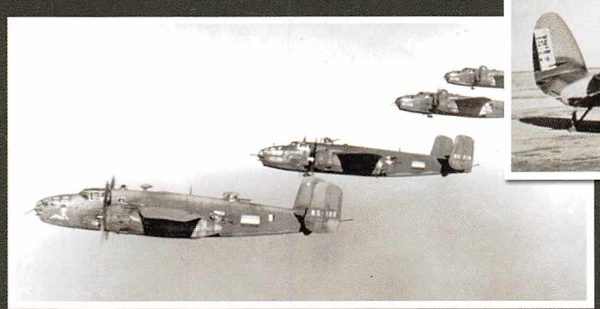
AÉRO JOURNAL

N°33
BIMESTRIEL
OCT - NOV 03

LES FRENCH FLIGHTS
DES ESCADRILLES FRANÇAISES AU SEIN DE LA RAF

LA BATAILLE DE VARSOVIE

LA LUFTWAFFE
UNE STRATÉGIE D'ÉCHEC



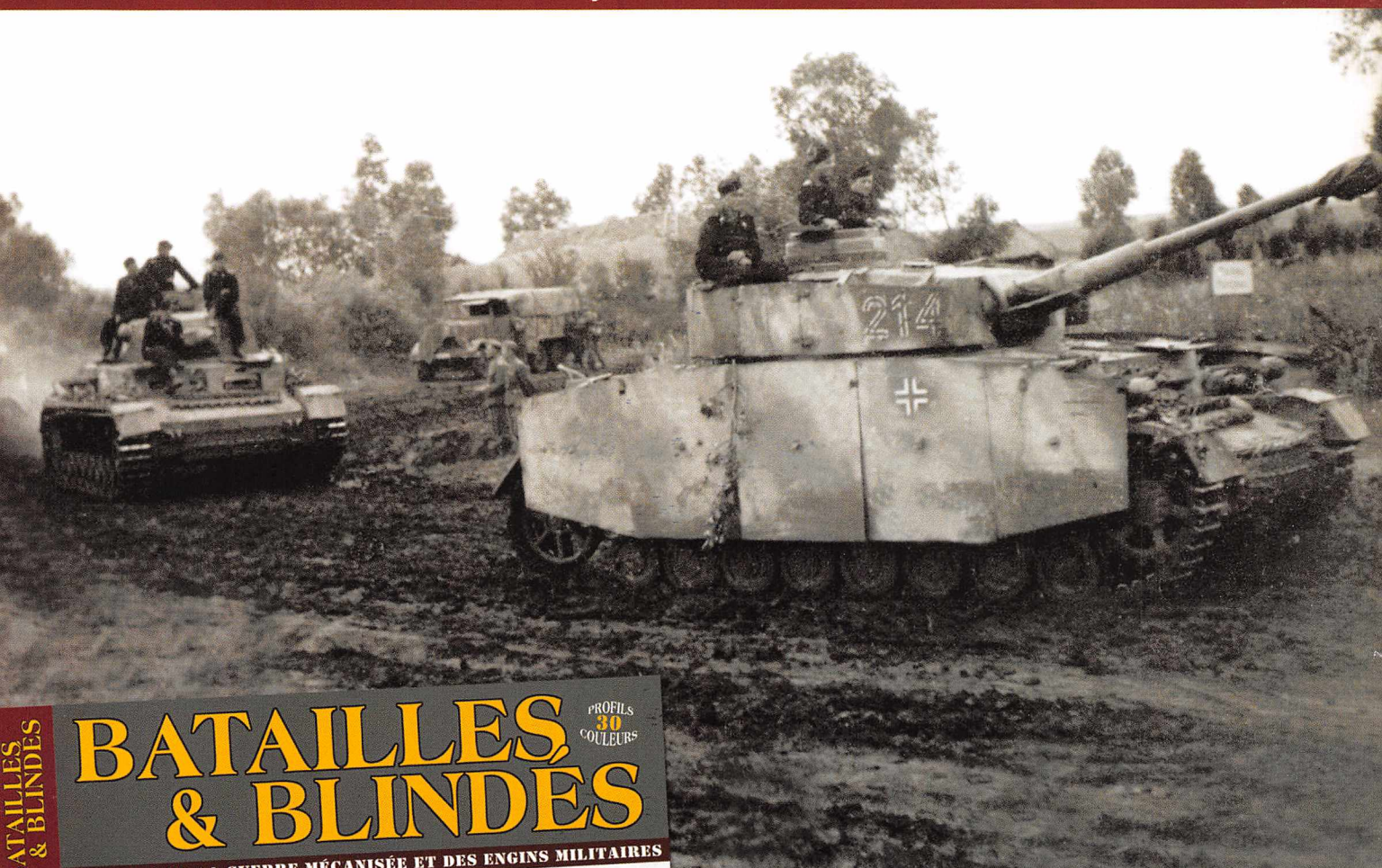
LES OUBLIÉS DE L'HISTOIRE
LE HANRIOT H-232

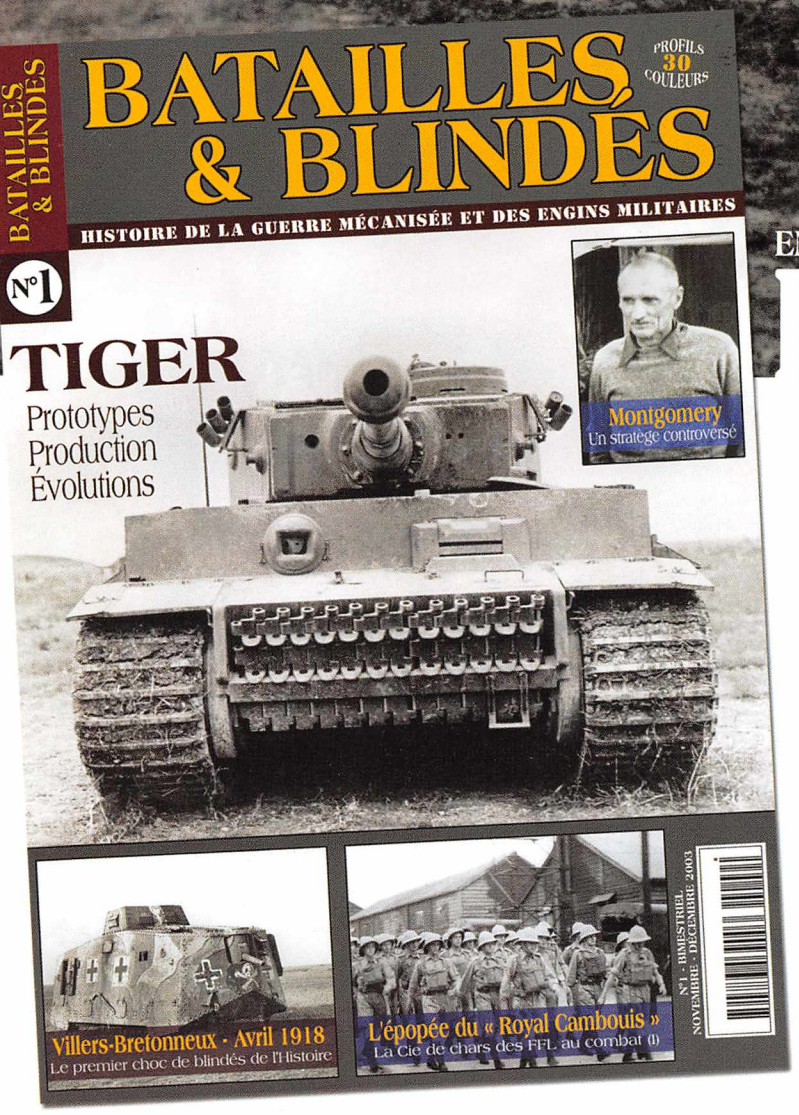
LES HOLLANDAIS DU BOUT DU MONDE

M 04873 - 33 - F: 6,55 € - RD

Belgique, Luxembourg : 7,4o euros
Suisse : 11 CHF

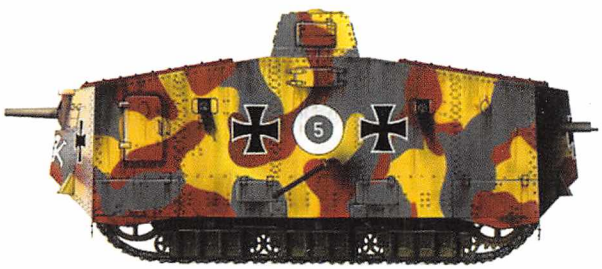
Des steppes de Russie au bocage normand, du désert libyen aux Ardennes...



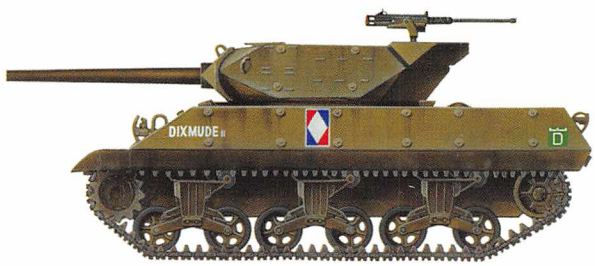


EN VENTE CHEZ VOTRE MARCHAND DE JOURNAUX

LE 5 NOVEMBRE



NOUVEAU !



Plus d'informations sur www.batailles-blindes.com

...tous les deux mois, revivez les plus grandes batailles de chars de l'Histoire !

NOTAM
[NOTICE TO AIRMEN]

Wright or wrong ?

La célébration du centenaire du premier vol des frères Wright, d'ailleurs plutôt discrète sur le plan officiel, a donné lieu à une petite agitation dans les milieux historico-journalistico-aéronautiques.
Qui des frères Wright ou de Clément Ader fut le premier à avoir transmuté l'homme d'autruche en aigle ? Wright, clament les Anglo-Saxons, wrong, répliquent les Français, c'est notre Clément national.
En fait, quand on étudie de près le parcours de ces trois hommes, on s'aperçoit qu'ils n'ont pas inventé grand chose. Ils se sont surtout appuyés sur les travaux antérieurs de chercheurs de toute nationalité, parmi lesquels Chanute, Lilienthal et Penaud, dont l'influence fut sans doute déterminante. Si les frères Wright n'ont rien découvert d'essentiel, ils ont su prendre les bonnes décisions au bon moment. Ils ont conçu leur Flyer non sur les seuls principes du vol, mais sur le principe du pilotage, ce qui était totalement nouveau.
Dans le domaine scientifique, l'avancée technologique arrive un jour à un point tel que certaines inventions ne peuvent pas ne pas être découvertes. C'est bien ce qui s'est passé pour le téléphone. Être le premier relève alors davantage de la chance ou de l'intuition que de l'agitation des neurones.
L'aéronautique reste un sujet de fierté nationale et de prestige, même si depuis un certain mois de septembre, les Américains considèrent la locomotion aérienne sous un angle différent. Son histoire déclenche souvent des passions nationalistes exacerbées.
Il faut être français pour affirmer qu'Ader a été le premier à voler ou que le Concorde a été autre chose qu'une prouesse technologique sans lendemain, ce qui tendrait à prouver que l'aviation est une sorte de religion où le dogme tient une place prépondérante. Sont ainsi canonisées des personnalités dont les véritables exploits relèvent davantage de la fiction, voire de la science-fiction, que de l'Histoire. Les biographies, qu'on labellise « officielles », tournent aux *Acta Sanctorum* et leurs thuriféraires ont tôt fait de claquer le beignet à celui qui ne pense pas dans la droite ligne du parti.
Dans un monde où il ne s'écoule pas une journée sans que l'on nous parle de démocratie et de liberté d'expression, il n' a jamais été aussi difficile de tenir le rôle de saint Thomas.

CJE

AÉRO-JOURNAL N° 33 – Octobre-novembre 2003

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions International, S.A.R.L. au capital de 400 euros immatriculée au RCS d'Agen, SIRET 414003063300028.
Commission paritaire : 0508 K 83091
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : à parution
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann
Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion, Av.Fr.Van Kalken 9, 1070 Bruxelles, Belgique
Adresse du siège social :

Aéro-Éditions International
BP 31 - 47551 Agen-Boé Cedex 1
(Tél.: 05.53.98.35.79 - fax : 05.53.98.20.32 - e-mail : aeroeditions@free.fr)

Imprimé en France par N.P.C. au Palais-sur-Vienne (87).
Prix au numéro : Euro 6,55 (France métropolitaine).

Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.
© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

SOMMAIRE

4 Les French Flights

Trois *flights* français sont formés en juillet 1940 au sein de la RAF. Ces unités, pas plus que leur personnel, ne seront jamais rattachées aux FAFL.

22 Per Hysing-Dahl
Au service secret de Sa Majesté

Député, puis ministre, Per Hysing-Dahl devient président du Parlement norvégien en 1981. Comme quoi les missions spéciales mènent à tout, à condition d'en sortir...

26 Les éclairs bleus

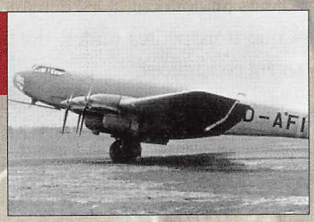
29 Les oubliés de l'histoire
Le Hanriot H-232

Dans cette rubrique que nous inaugurons avec ce numéro, nous traiterons des appareils marginaux qui n'ont pas laissé leur empreinte dans l'histoire de l'aviation.
Fiche n° 1 : le Hanriot H-232.

33 La chasse française (33)
Le GC III/7

40 La Luftwaffe
Une stratégie d'échec

Parce qu'elle s'attendait à mener une guerre continentale, la Luftwaffe a sacrifié le bombardier stratégique au bombardier tactique. Un choix évident qui ne sera pourtant pas sans conséquences.



46 La bataille de Varsovie
1er septembre 1939

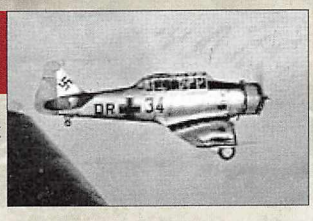
Dans l'après-midi du 1er septembre 1939 se déroule au-dessus de Varsovie un grand combat aérien entre les Bf 110 et la chasse polonaise. Un avant-goût du futur...

54 Les Hollandais du bout du monde

Après la déroute du début de l'année 1942, les Hollandais reconstituent une aviation de combat avec l'aide précieuse de la RAAF.

66 Les immatriculations allemandes

Stammkennzeichen et autres *Überführungskennzeichen* n'auront plus aucun secret après la lecture de cet article.



Curieusement, les trois premières unités françaises à reprendre la lutte n'appartiennent pas aux FAFL et ne leur appartiendront jamais. Les avions portent les cocardes de la RAF et les hommes l'uniforme britannique. Ils n'en seront pas moins les premiers à se battre pour l'honneur de la France.

ALORS MÊME QUE les forces aériennes françaises libres n'ont pas encore été créées en Grande-Bretagne par le général De Gaulle, le 8 juillet 1940 à Héliopolis, en Égypte, trois unités aériennes françaises sont formées au sein de la RAF.

Les hommes qui les constituent, n'ayant aucun contact avec Londres ou un représentant du futur chef de la France libre, décident d'un commun accord de s'engager dans la RAF. Les Britanniques les ont d'ailleurs acceptés avec gratitude car, à cette époque, ils n'ont ni trop d'équipages ni trop de matériel au Moyen-Orient, sans compter que des avions comme les Martin 167F et les Potez 63.11 sont beaucoup plus modernes que ceux dont ils disposent alors.

Mais, pour conserver à leur geste le sens national qu'officiers, sous-officiers et soldats lui donnent, il est demandé aux autorités britanniques :

– que trois petites unités, dont l'appellation contiendra le mot « France », soient constituées;

– que la participation des forces françaises dans le cadre de la RAF soit définie directement par le capitaine Paul Jacquier, non pas avec un officier quelconque de l'état-major de la RAF, mais avec la plus haute autorité de la RAF-*Middle East*, l'*Air Marshal* Arthur Longmore.

La première formation est placée sous les ordres du capitaine Dodelier, officier observateur d'active. Équipée de deux Martin 167F, elle est destinée à devenir une unité de bombardement et de grande reconnaissance à Aden.

LES FRENCH FLIGHTS

DES ESCADRILLES FRANÇAISES AU SEIN DE LA RAF

Yves Morieult

La deuxième formation, commandée par le capitaine Jacquier, est mise sur pied avec deux Potez 63.11 et deux Morane 406. Elle doit rester en Égypte comme unité de chasse. Compte tenu de leur vitesse et de leur rayon d'action, les Potez 63.11 sont employés comme *Long Range Fighters*.

Enfin, l'adjudant-chef R. Cornez est nommé commandant de la troisième unité qui hérite deux appareils de transport et de liaison. Elle demeure à Héliopolis où elle est rattachée au N° 267 *Squadron* en tant que *Communication Flight*.

Les grades de la RAF n'étant pas tout à fait les mêmes que dans l'armée de l'Air, certains Français doivent subir un petit examen de confirmation de grade. Le sergent-chef Geiger écrira : « *Le 8 juillet, nous apprîmes que nous étions pris à nos grades respectifs. Ceci d'ailleurs, je dois le dire, ne nous fit ni chaud ni froid. Puis ce fut la perception de l'équipement de la RAF et bientôt, nous nous retrouvâmes tous en uniforme bleu clair.* »

La formation des équipages ne se fait pas sans difficultés. Certains mitrailleurs ne font même pas partie du personnel navigant et un pilote, le sergent Portalis, se retrouve même mitrailleur faute d'avion.

Le 12 juillet, l'*Air Marshal* Longmore inspecte les trois *Flights* et constate avec satisfaction la belle ordonnance du détachement français qui renforce d'une façon imprévue mais substantielle ses maigres moyens aériens. Rentré à son QG, il signe dès le lendemain une décision qui officialise la constitution et l'intégration des trois unités françaises au sein de la RAF.

NDLR : il serait sans doute plus logique de dire « la » *Flight*, s'agissant d'une escadrille ou d'une section, mais cela sonne moins bien à l'oreille.

Page précédente : l'adjudant André Ballatore sur son MS.406 n° 827 à Ismaïlia en juillet 1940. Les avions français arborent non seulement les marques de nationalité britanniques, mais aussi les marques d'identification de la RAF : intrados d'aile droit en blanc et intrados d'aile gauche en noir. On remarquera aussi les filtres à air bricolés système-D. (DR)

18-23 JUIN 1940

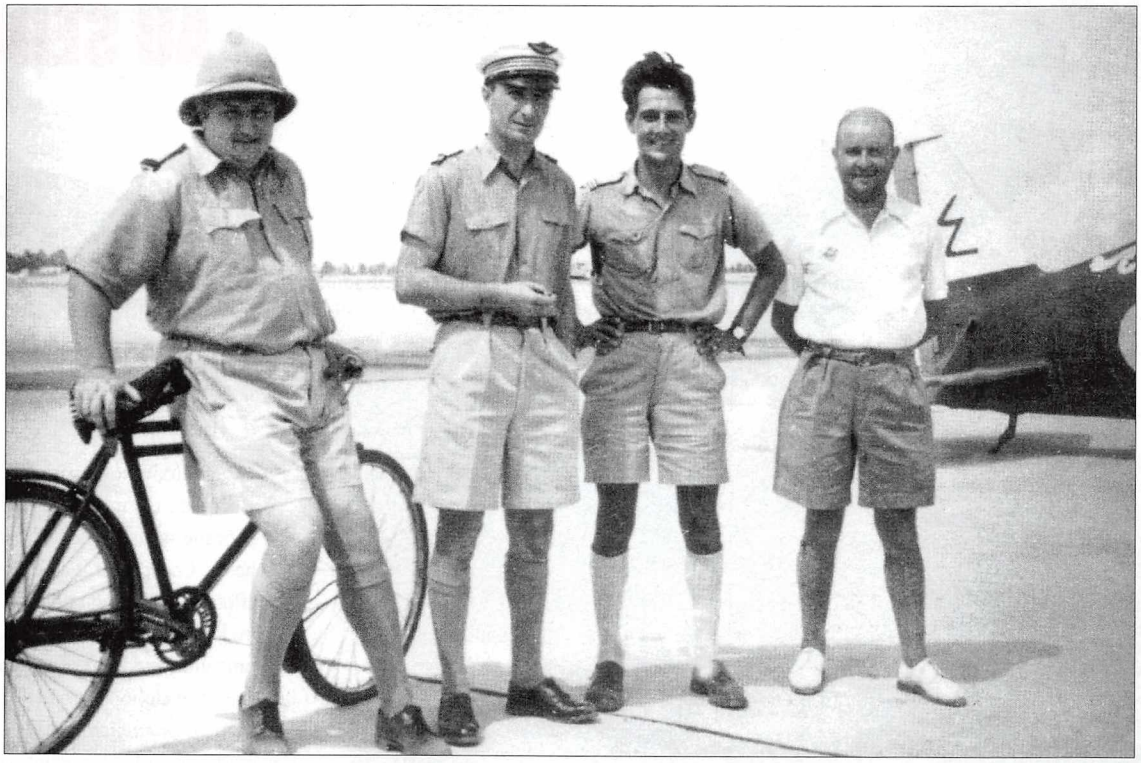
Voyons maintenant comment ces équipages et ces avions sont arrivés en Égypte.

Dans ses mémoires [1], le général de Larminat qui, en 1939, était colonel chef d'état-major du théâtre d'opérations du Moyen-Orient, a longuement raconté avec verve ses démêlés avec son supérieur, le général Mittelhauser, qui avait succédé à Weygand le 18 mai 1940.

Le 18 juin, Mittelhauser déclare être décidé à continuer le combat auprès des Anglais. Aussi, dès le 20, les chefs militaires britanniques du Moyen-Orient se rendent-ils à Beyrouth pour conférer avec les autorités françaises et se mettre d'accord sur les modalités d'intervention des troupes françaises sur le territoire égyptien.

Dans un premier temps, il est décidé de renforcer les maigres moyens de la RAF en Égypte. En effet, l'entrée en guerre de l'Italie a considérablement changé la donne stratégique dans le secteur. Le colonel commandant le groupement d'aviation n° 1 [2] se rend sur ordre le 23 juin au Caire, accompagné par son chef d'état-major, afin de mettre au point le stationnement et l'emploi de son groupement dans le cadre des opérations envisagées par les Britanniques : offensive contre les troupes italiennes en Libye et défense de la zone du canal de Suez, objectif prioritaire des bombardiers ennemis.

Un premier détachement fait mouvement le jour même, de manière symbolique, dans le but de montrer aux Britanniques que le commandement français est fermement décidé à donner une suite positive et rapide à ses intentions



Ismaïlia, 27 juin 2940. De gauche à droite : un officier britannique, capitaine Jacquier, lieutenant Péronne et adjudant Coudray. En arrière-plan, le MS.406 n° 826 portant un « 4 » en chiffre arabe sur la dérive; cet appareil, piloté par Coudray appartenait à la 1ère escadrille du GC I/7 dont on reconnaît l'insigne du casque de Bayard sur l'arrière du fuselage. (Collection B. Cull)

de poursuivre la lutte. Ce détachement se compose de trois Morane 406 du GC I/7 :

– n° 833 (« 3 »), lieutenant Antoine Péronne (1ère esc.);
– n° 826 (« 4 »), adjudant Christian Coudray (1ère esc.);
– n° 827 (« 2 »), adjudant André Ballatore (2ème esc.).

Cette patrouille est accompagnée par deux trimoteurs Fokker F.VII du groupe de liaison de Rayack transportant, en sus des munitions et de l'outillage, les personnels de l'échelon technique : adjudant-chef Th. Épery, radio, sergents-chefs R. Geiger et L. Couturier et caporal-chef J-B. Calorbe, mécaniciens, et sergent L. Chaila, armurier.

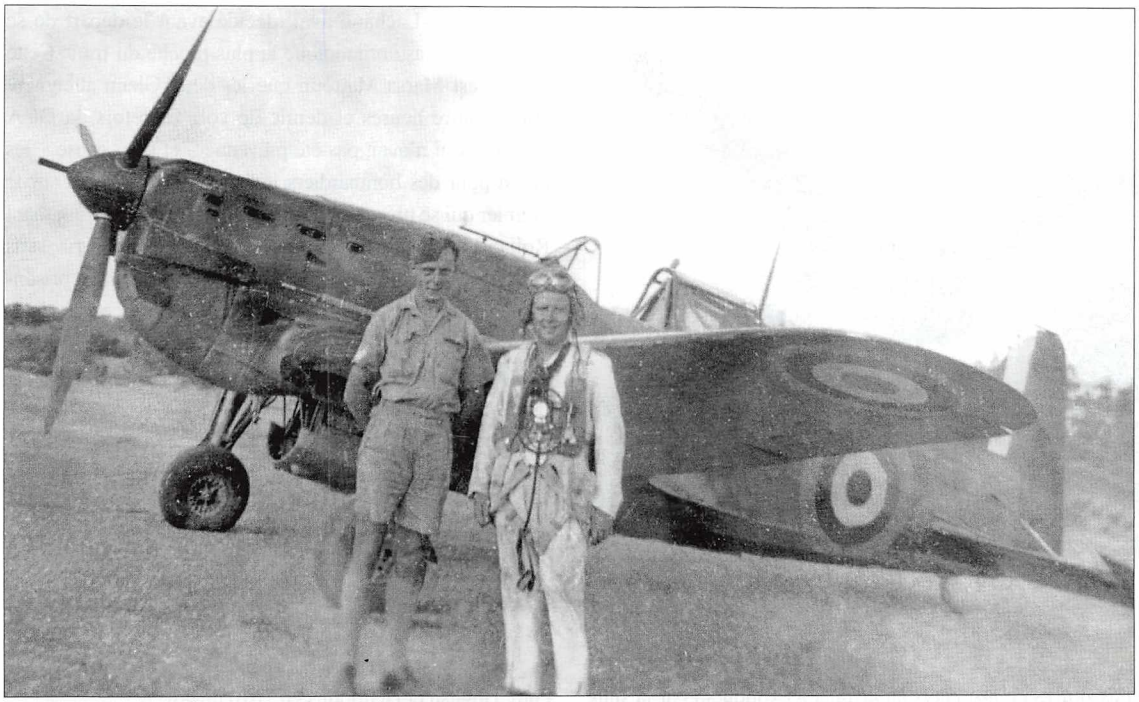
Les appareils français doivent être guidés par un Lockheed de la RAF, arrivé le 21 juin au soir à Rayack. Les trois pilotes français partent donc en détachement précurseur avec l'assurance que le reste du groupe suivra dans les jours à venir [3]. À 8h30, le 23 juin, les trois chasseurs et les deux Fokker lourdement chargés décollent derrière l'avion-guide anglais à destination de l'Égypte. Après quatre heures et demie de vol, les appareils atterrissent à Ismaïlia, sur la rive est du canal de Suez. Au cours de cette manœuvre, le lieutenant Péronne brise le train de son Morane. Furieux, il expédie aussitôt un télégramme à Rayack pour réclamer un avion de remplacement. Après avoir été ravitaillés, les avions repartent en direction du Caire et se posent vers 16 heures à Héliopolis.

24-26 JUIN 1940

Le lendemain, tandis que les mécanos s'affairent autour du MS.406 n° 827 dont le pilote a signalé avoir eu des difficultés à déverrouiller le train d'atterrissage, le sergent mécanicien R. Méry leur offre un renfort inattendu. En effet, il est arrivé la veille dans le Simoun piloté par le commandant du GA n° 1, mais celui-ci est reparti en l'abandonnant sur le terrain !

Le 26 juin au matin, les deux Morane et les deux Fokker décollent pour El Amriya, à 20 km à l'ouest d'Alexandrie,

[1] *Chroniques irrévérencieuses* – Gal de Larminat – Plon, 1962.
[2] GC I/7 basé à Estabel au sud de Rayack (Liban), GR II/39 basé à Damas (Syrie) et EO 583 basée à Qousseir (Syrie).
[3] Pas tout à fait convaincu ou prudent, le capitaine Tulasne, commandant la 2ème escadrille du GC I/7, à qui échoit la sélection de l'échelon précurseur, choisit les pilotes les plus « sûrs » quant à leur motivation de poursuivre la lutte. Lui-même a la ferme intention de les rejoindre dans les meilleurs délais [NDLR].



Le *Warrant Officer* Christian Coudray (à droite) avec son mécanicien, le *Sergeant* Couturier devant le MS.406 AX674 à Haïffa, en octobre 1940.
Il semble toutefois que les premiers avions français n'aient jamais porté leur *serial* britannique. On note la cocarde d'intrados non réglementaire. (Collection B. Cull)

dont les deux chasseurs sont chargés de défendre le port, bombardé nuit et jour par les Italiens qui cherchent à atteindre en priorité les flottes anglaise et française qui y mouillent. De plus, il est convenu avec l'état-major de la RAF qu'ils participeront également à la défense du canal que les bombardiers de l'Axe tentent de miner.
Cependant, la situation a évolué très rapidement. Une convention d'armistice a été signée avec les Allemands le 22 juin et avec les Italiens le 24. L'armistice devient effectif le 25 juin à 0h35, heure française.
À El Amriya, ces nouvelles parvenues avec retard désorientent quelque peu les Français. Certains émettent l'idée de poursuivre la lutte aux côtés des Britanniques. Ce n'est pas le cas des équipages des deux Fokker qui, après avoir déchargé leur cargaison dans l'après-midi, décollent en direction de la Syrie.

27-29 JUIN 1940

Le lendemain, 27 juin, le détachement du GC I/7 reçoit l'ordre de rentrer immédiatement au Levant. Les membres de la petite escadrille, pilotes et mécaniciens, ignorent ce qui a pu se passer pour que, quatre jours après leur départ, un ordre aussi impératif puisse leur être donné par ceux-là mêmes qui ont monté toute cette opération.
Le 28 juin, le lieutenant Péronne et l'adjudant Coudray font le déplacement à Ismaïlia à bord de leur Morane pour « aller aux renseignements ». Ils y rencontrent le capitaine Paul Jacquier, commandant en second du GAO 583 de Qousseir, qui a quitté son unité la veille à 15h15 à bord de son Potez 63.11 n° 799 et rallié Ismaïlia, où il s'est mis à la disposition de la RAF. Jacquier explique rapidement les derniers événements qui l'ont amené à « déserter ». Il termine son explication en précisant que c'est « *à la suite du changement d'attitude du commandant en chef des forces du Levant, qui rendit applicable sur le territoire Syrie-Liban les clauses de l'armistice* » qu'il a quitté son unité.
Péronne et Coudray décident de ne pas regagner leur unité et d'agir comme leur camarade Jacquier en se mettant, avec leurs avions, à la disposition de la RAF.

30 JUIN 1940

Ils sont rejoints le 30 juin par trois appareils de liaison qui se posent à 6h30 à Ismaïlia en provenance du Liban. Il s'agit des Caudron Simoun n° 110 et 158 de la section des avions de liaison 306 de Rayack et du Bloch 81 n° 4 de la section sanitaire 304 de la base de Rayack. Les équipages en sont : adjudant-chef Jean Cornez (commandant la SAL 306), sergent-chef Serge Nicolesco et sergent Joseph Portalis, pilotes; sergents-chefs G. Cabile et J-P. Fruchart, mécaniciens et sergent H-G. de Guilhem-Permillat, armurier.
Ils annoncent que la totalité du GC I/7 doit arriver le lendemain. En fait, il n'en sera rien et le capitaine Tulasne, commandant la 2ème escadrille, sera même condamné à un séjour en forteresse lorsque le refus définitif de la patrouille Péronne sera connu. Tulasne, qui n'a jamais caché ses opinions, sera rendu responsable de la désertion de ses pilotes, qu'il réussira à rejoindre cinq mois plus tard.
Les autorités françaises font tout pour récupérer les dissidents. Un Potez 540 dépose à Ismaïlia deux officiers du GAO 583, le commandant de groupe et un lieutenant pilote, qui viennent demander à Jacquier de rentrer, le lieutenant étant chargé de ramener le Potez 63.11. Mais Jacquier refuse et les deux officiers repartent pour Beyrouth en fin de journée. Quant à Jacquier, il quitte Ismaïlia vers midi à bord d'un Blenheim pour se rendre au Caire afin de s'entretenir avec l'*Air Marshal* Longmore de la manière dont les quelques éléments français peuvent être intégrés au dispositif de la RAF au Moyen-Orient.
Enfin, cette journée fertile en événements voit encore le ralliement de deux sous-officiers mécaniciens du GC I/7, le sergent-chef J-M. Bignalet-Cazalet et le sergent Jean Delpech, arrivés par avion à Ismaïlia le 25 pour démonter les instruments de bord du Morane accidenté par Péronne le 23.
Pendant ce temps, à El Amriya, Ballatore et les mécaniciens reçoivent la visite d'un officier de liaison français auprès des Britanniques qui leur demande de rentrer en Syrie. Informés au téléphone par Péronne et Coudray des récents événements, les six hommes répondent par la négative et se rallient immédiatement. « *Nous répondîmes que nous étions*

Le *Flight Sergeant* Marcel Le Bois et son Potez 63.11 n° 670 avec lequel il est passé en dissidence le 3 juillet 1940. Le *serial* RAF qui lui a été affecté (AX673) ne semble pas être porté. On note, sur la photo du haut, les filtres tropicaux bricolés et, sur la photo du bas, l'insigne de la 1ère escadrille du GR II/39 repeint par-dessus les marques de nationalité britanniques sur la dérive. L'appareil porte les marques d'identification standards des chasseurs de la RAF, c'est-à-dire parties inférieures droites en noir et gauches en blanc.

aux ordres de nos chefs immédiats » expliquera par la suite le sergent-chef Geiger.

Les deux MS.406, les deux Caudron Simoun et le Bloch 81 quittent Ismaïlia dans la matinée pour Héliopolis, petite localité située dans le sud du delta du Nil. Le sergent-chef Nicolesco, qui pilote le Simoun n° 110, connaît une panne de moteur peu après le décollage. Il réussit un atterrissage de fortune, mais brise son appareil.

2 JUILLET 1940

Vers midi deux bombardiers Martin 167F se posent à Héliopolis en provenance d'Algérie :

– n° 82 : adjudant Raymond Rolland, pilote, et capitaine Gabriel Ritoux-Lachaud, chef de bord;

– n° 102 : adjudant-chef Yves Trécan, pilote, capitaine Jacques Dodelier, chef de bord, et sergent-chef Robert Cunibil, mécanicien.

Ces deux appareils, appartenant au GB I/61, ont décollé la veille vers 4h30 du terrain de Youks-les-Bains, près de Tébessa. Prévus pour la grande reconnaissance et équipés en conséquence d'un réservoir auxiliaire de 800 litres dans la soute à bombes, les deux appareils disposaient d'une autonomie de huit heures environ, largement suffisante pour gagner la vallée du Nil. Toutefois, n'ayant pas de radio de bord, Ritoux-Lachaud avait décidé avant le départ de se poser sur la base britannique la plus proche du front. Cette base, c'est Marsa Matrouh que les deux Glenn atteignent après quatre heures et demie de vol. Toutefois, la DCA anglaise, qui n'avait pas été prévenue – et pour cause – les prend pour des bombardiers italiens et ouvre le feu sur le premier qui se présente à l'atterrissage. Le pilote, l'adjudant Rolland, réussit à esquiver les tirs et à atterrir sans dommage. Les Anglais, qui se précipitent pour faire prisonnier l'équipage, sont fort surpris de voir descendre deux Français qui leur font part de leur désir de continuer le combat à leurs côtés. Quelques minutes plus tard, le second Glenn atterrit sans encombre. L'accueil des Britanniques, une fois les intentions des Français précisées, est des plus chaleureux.

Deux heures après, les deux bombardiers, guidés par un petit appareil de liaison britannique, se rendent au quartier général de la RAF à Bogush, où ils arrivent après 20 minutes de vol. L'accueil y est tout aussi chaleureux, ce qui fait un peu oublier aux cinq hommes l'amertume de l'exil et l'incertitude de l'avenir. Le lendemain, ils effectuent le trajet entre Bogush et Héliopolis en 1h10 de vol [4].

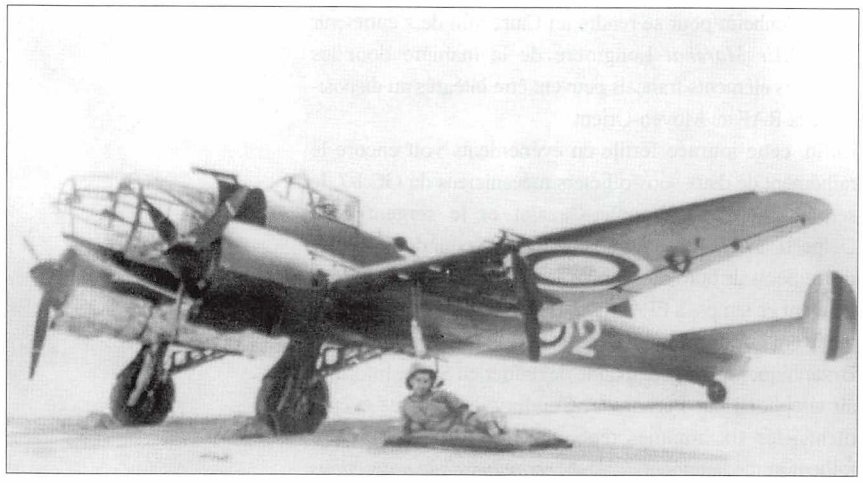
3 JUILLET 1940

Les Français bénéficient d'un nouveau renfort avec l'arrivée du Potez 63.11 n° 670 de la 1ère escadrille du GR II/39 de Damas. Trois hommes en descendent, les sergents-chefs Marcel Le Bois, pilote, Jean Vergerio, mécanicien, et Jean Djabian, de la section photo de la base. Ils sont accueillis à bras ouverts par leurs camarades.

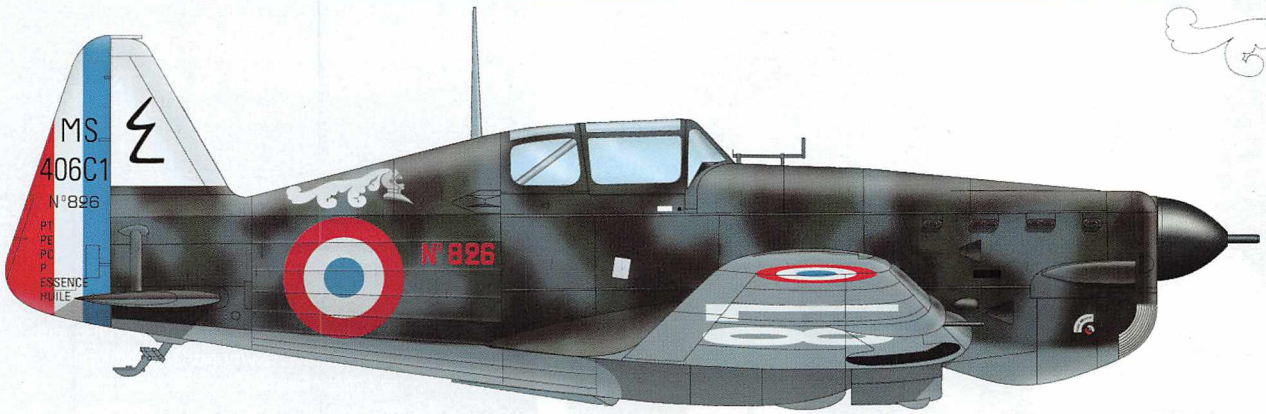
Ils avaient quitté Damas la veille à l'heure de la sieste. Les hangars étaient gardés et, depuis le 30 juin, les avions avaient été systématiquement mis en panne par le démontage d'une biellette de dérive. Djabian avait donné l'ordre à la sentinelle en faction d'ouvrir les portes, ce qu'elle avait fait aussitôt et sans difficulté. Vergerio avait réussi à remettre en état l'appareil du commandant de groupe en empruntant des pièces à un autre avion. Jean Djabian précisera à l'auteur qu'ils avaient reçu l'aide de soldats mécaniciens mobilisés qui, bien que n'ayant nullement l'intention de poursuivre un combat qu'ils jugeaient inutile, ne les avaient pas empêchés de partir et, bien au contraire, leur avaient offert leur « complicité ».

Le Bois avait alors mis les moteurs en route et avait décollé sans problème.

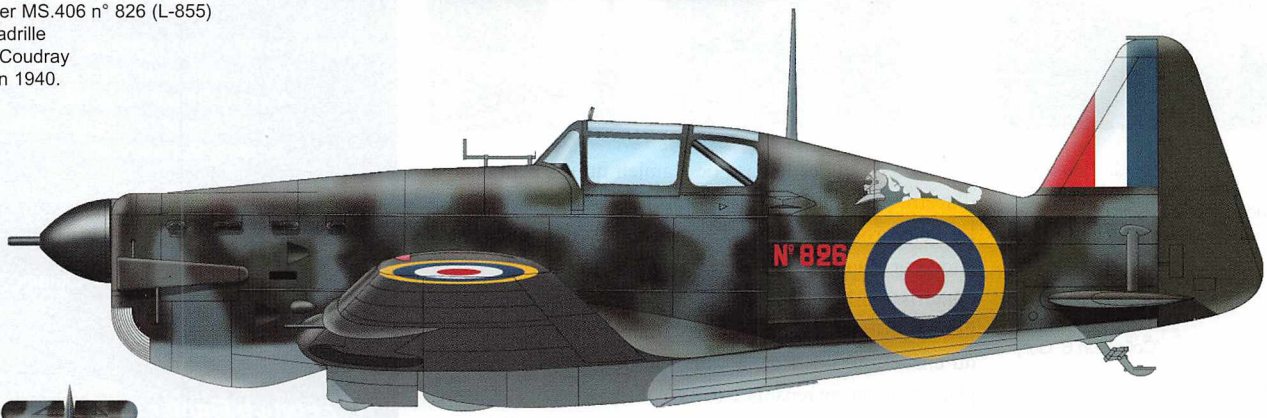
Le Potez s'était tout d'abord posé à Samkhat, au bord du lac de Tibériade, pour une courte escale. Le Bois, ne connaissant pas les couloirs aériens en service, avait préféré prendre cette précaution afin d'éviter le survol de zones interdites avec les risques que cela comportait. Mis au courant des intentions des Français, un officier britannique leur avait remis une carte sur laquelle il avait indiqué la route à suivre et les signaux de reconnaissance du jour. Puis, il leur avait

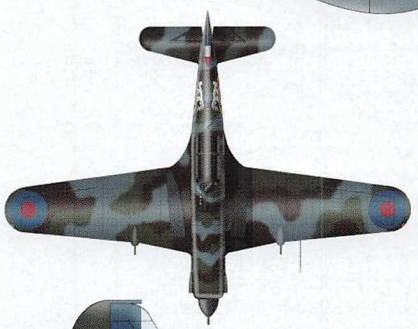


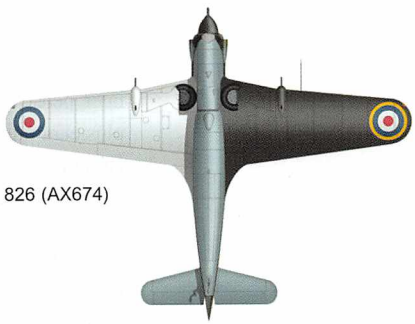
[4] Ces informations, pour la plupart inédites, nous ont été communiquées par le lieutenant-colonel (ER) Cunibil, Compagnon de la Libération, dans une lettre datée du 23 octobre 1978.
Dans cette lettre, il dément catégoriquement que leurs avions aient bombardé des objectifs italiens au cours de leur évasion comme cela a déjà été écrit, les lance-bombes ayant été démontés pour faire place au réservoir supplémentaire dans la soute. Par contre, il ajoute : « *Ce qui est exact, c'est que nous avons essayé nos mitrailleuses lorsque nous survolions la mer, mais sur aucune cible précise.* »



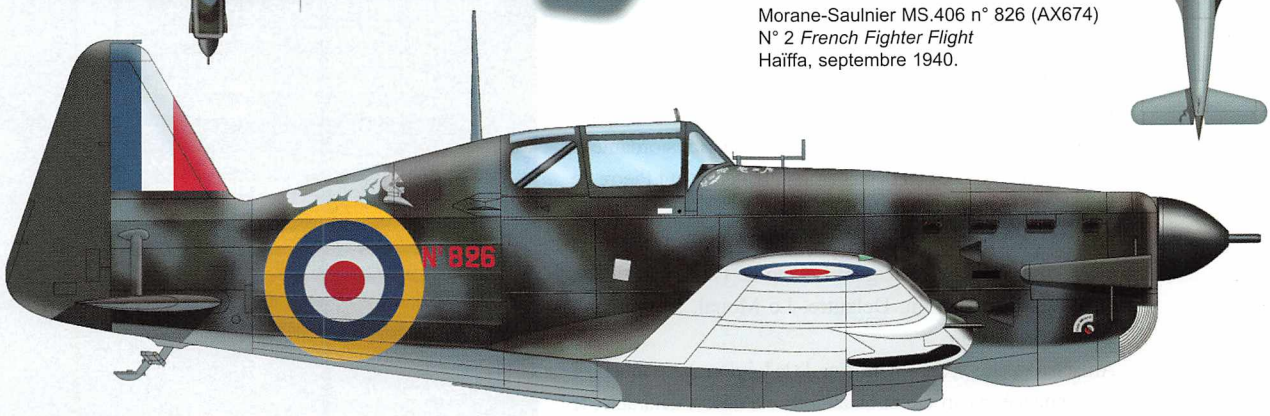
Morane-Saulnier MS.406 n° 826 (L-855)
GC I/7 1ère escadrille
Adjudant-chef Coudray
Ismaïlia, 27 juin 1940.

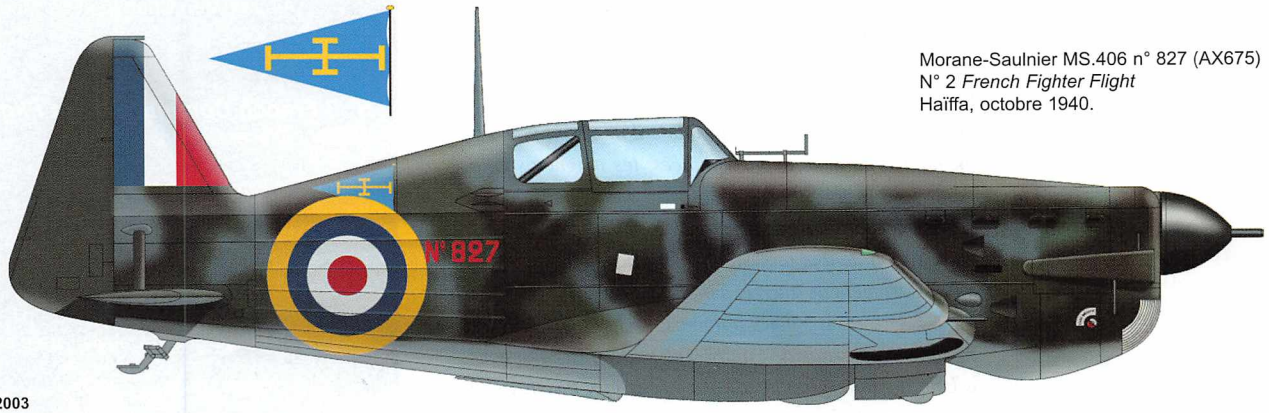






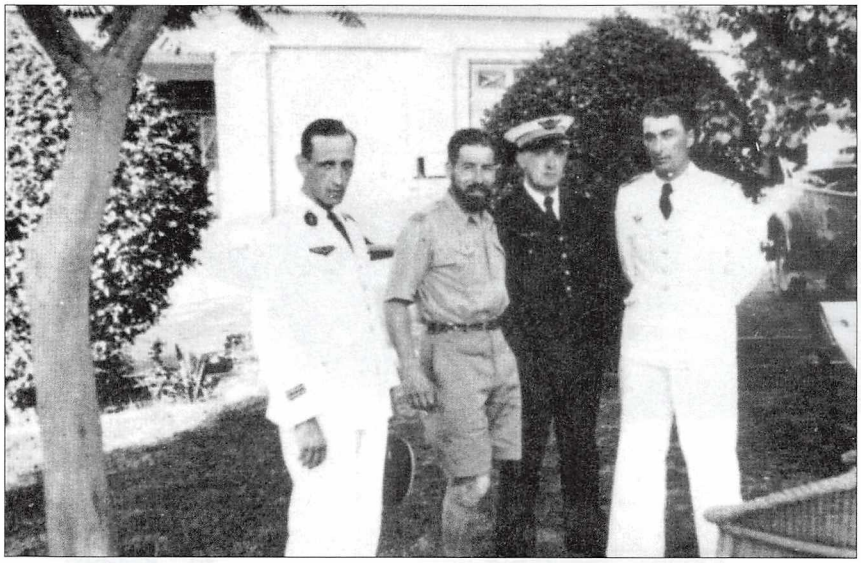
Morane-Saulnier MS.406 n° 826 (AX674)
N° 2 *French Fighter Flight*
Haïffa, septembre 1940.





Morane-Saulnier MS.406 n° 827 (AX675)
N° 2 *French Fighter Flight*
Haïffa, octobre 1940.

© P-A. Tilley - 2003



Héliopolis. Rencontre entre le capitaine Jacquier et les chefs de bord des deux Martin 167 qui viennent d'arriver d'Algérie. De gauche à droite, Fénot de Maismont, Dodelier, Ritoux-Lachaud et Jacquier. (Collection B. Cull)

conseillé de rallier la base de Ramleh qu'il s'était chargé d'avertir par radio.

Le Potez avait redécollé quelques dizaines de minutes plus tard pour Ramleh, où l'accueil avait été très cordial. Après l'atterrissage, Vergerio s'était aperçu de la rupture d'une canalisation hydraulique qu'il avait sommairement réparée avec du chatterton. Les trois hommes avaient passé la nuit sur place, puis étaient repartis le lendemain matin pour Héliopolis où l'atterrissage s'était déroulé sans histoire, malgré l'absence de freins, en raison de la longueur de la piste.

Les forces aériennes française en Égypte commencent à grossir et Jacquier, qui espère que les ralliements vont continuer, pense qu'il sera peut-être possible de constituer une ou plusieurs unités françaises au sein de la RAF, comme il l'a été envisagé le 30 juin lors de ses contacts au GQG de la RAF au Caire.

6 juillet 1940

Deux camions Berliet chargés de matériel arrivent à Héliopolis en provenance de Rayack, via la Transjordanie et la Palestine. Le chef du détachement, le lieutenant Pierre de Maismont, officier observateur au GAO 583, est accompagné par neuf camarades : les sergents-chefs Bauden et Coste, mécaniciens, le sergent Lobato de Faria, mitrailleur, et les soldats Chemin, Delautre, Le Moual, Montillaud, Delpino et Cassan.

Ancien « cyrard », ancien officier de la Légion avec laquelle il a commencé sa carrière militaire, breveté observateur aéro, le lieutenant Fénot de Maismont écrira dans ses carnets :

« *Au terrain d'aviation, mon camarade, commandant en second* [capitaine Jacquier - NDA], *fit ce qu'il put pour faire partir l'escadrille. Il s'aperçut vite que cette tentative aboutirait à un échec. Il fit mettre un Potez 63 en route sous prétexte de faire seul un petit tour : il ne revint pas. Le soir même, les gardes étaient doublées, les magnétos enlevées des avions restants.*

« *Ma décision était déjà prise, mais, observateur, je cherchais un pilote une fois Jacquier parti. Je voulais emmener mon instrument de guerre, mon arme. Échec. J'en fus réduit à me déguiser en officier polonais, sachant que je retrouverais mon camarade de l'autre côté pour faire équipage.*

« *Une brigade polonaise, des exilés eux aussi, avait été équipée par la France et avait reçu après l'armistice l'auto-*

COMPOSITION DES *FREE FRENCH FLIGHTS*

lors de leur constitution (8 juillet 1940)

N° 1 French Bomber Flight

Flight Lieutenant Dodelier

– Martin 167F n° 82 (AX689)
Flight Lieutenant Roger Ritoux-Lachaud -cdb
Flight Sergeant Raymond Rolland - pil
Flying Officer Pierre Fénot de Maismont - obs
Flight Sergeant Emile Lobato de Faria - mit

– Martin 167F n° 102 (AX690)
Flight Lieutenant Jacques Dodelier - cdb
Warrant Officer Yves Trécan - pil
Flight Sergeant Robert Cunibil - méc
Sergeant Portalis - mit

– Personnel au sol
Flight Sergeant Méry
Sergeant Bauden
Aircraft Men Delautre, Delpino, Cassan, Montillaud et Pinson.

N° 2 French Fighter Flight

Flight Lieutenant Jacquier

– Potez 63.11 n° 799 (« 1 », AX672)
Flight Lieutenant Paul Jacquier - pil
Warrant Officer Epery - mit
Flight Sergeant Bignalet-Cazalet - méc sol
Sergeant Delpech - méc sol

– Potez 63.11 n° 670 (« 2 », AX673)
Flight Sergeant Le Bois - pil
Flight Sergeant Djabian - mit
Flight Sergeant Vergerio - méc sol
Sergeant Coste - méc sol

– Morane-Saulnier MS.406 n° 826 (AX674)
Flying Officer Péronne - pil
Sergeant Calorbe - méc sol

– Morane-Saulnier MS.406 n° 827 (AX675)
Warrant Officer Coudray - pil
Warrant Officer Ballatore - pil
Flight Sergeant Couturier - méc sol

– Personnel au sol
Flight Sergeant Raymond Geiger
Sergeants Chaila et de Guilhem-Permillat
Aircraft Men Chemin et Le Moual.

N° 3 French Communication Flight

Warrant Officer Cornez

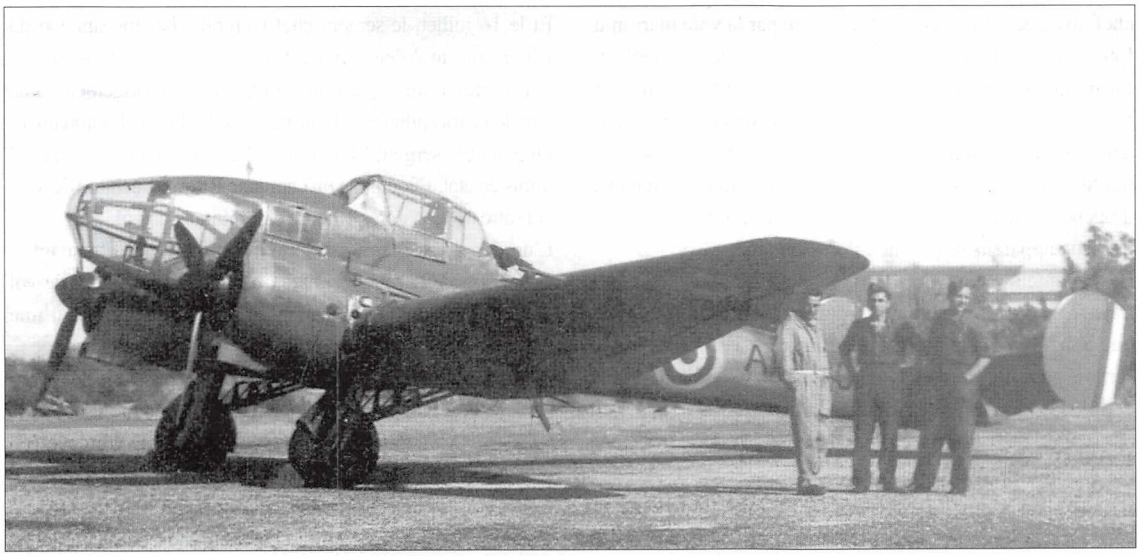
– Caudron Simoun n° 158 (AX676)
Warrant Officer René Cornez - pil
Flight Sergeant Fruchart - méc sol

– Bloch MB.81 n° 4 (AX677)
Flight Sergeant Nicolesco - pil
Flight Sergeant Cabille - méc sol

risation de passer en Palestine. La frontière était partout gardée; on tirait sur les soldats qui partaient pour continuer le combat. C'était ma seule solution : abandonnant tout, mon petit bien, mes souvenirs, me déguiser et leur demander de me joindre à eux pour la traversée de la frontière. C'est ainsi que je partis... »

Parti le dimanche 30 juin vers 15 heures sous les ordres du lieutenant Guépin, commandant la compagnie de chasseurs alpins chargée de garder la base de Rayack, muni d'un ordre de mission réglementaire « emprunté » au PC de la base par le sergent Portalis, le détachement arrive à Damas à la tombée de la nuit. Bien que la signature soit fausse, l'ordre de mission permet néanmoins le franchissement sans difficulté d'un barrage de contrôle installé en pleine ville et le petit convoi peut ensuite continuer sa route vers sa destination « officielle », un terrain de secours près de la frontière transjordanienne.

Roulant toute la nuit sur des pistes de plus en plus mauvaises, les deux camions atteignent la frontière vers 8 heures du matin, après un court arrêt qui permet au lieutenant Guépin d'obtenir, sinon la complicité, du moins la neutralité du chef du poste frontière du côté français. Quelques centaines de mètres plus loin apparaît un fortin britannique dont la garnison est manifestement en alerte. Les deux véhicules s'immobilisent et Guépin, accompagné par le soldat Delautre qui connaît quelques mots d'anglais, s'avance vers le poste où il parvient, non sans mal, à s'entretenir avec le chef de poste, un indigène au vocabulaire plutôt limité. Quelques minutes plus tard, les camions pénètrent dans le fort où les Français sont aussitôt enfermés sous bonne garde. Dans le courant de l'après-midi, un officier indigène, arrivé à bord d'une auto-mitrailleuse, les prend en charge et convoie les camions jusqu'à un autre fort où les Français passent la nuit.



Le Potez 63.11 AX680 portait le numéro de série 395 et avait été abandonné à la suite d'un accident à Ismaïlia le 30 mai 1940. Il n'attendait que des pièces détachées pour revoler. Il récupèrera celles du Potez accidenté par Jacquier le 16 septembre et sera pris en compte par la RAF et le N° 2 FFF début octobre.
On voit devant (de g. à dr.) Zevacco, Delpech et Marot.
(Courtoisie Icare)

Le lendemain, un officier britannique les accompagne jusqu'à Tibériade, où Guépin est alors remplacé par Maismont. C'est ensuite le trajet jusqu'à Héliopolis.

Les « *French Flights* »

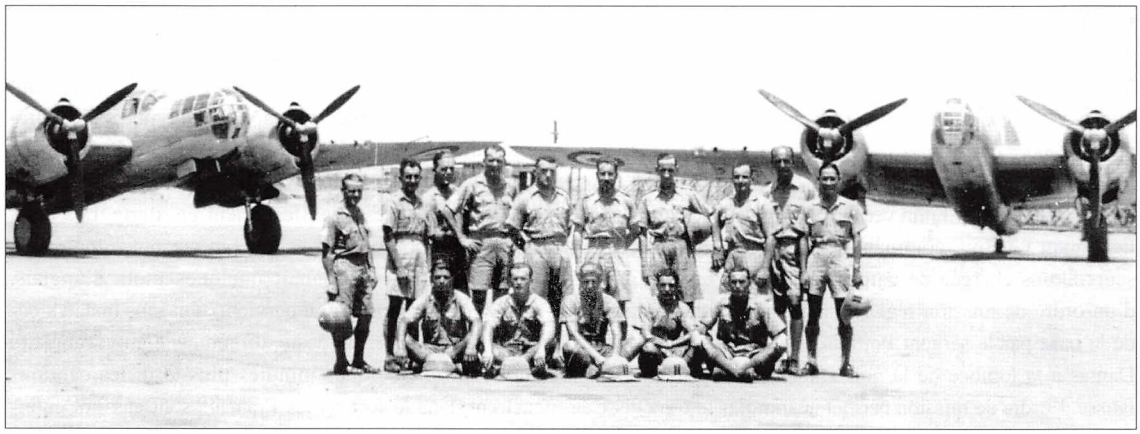
Au 8 juillet 1940, l'aviation dissidente en Égypte aligne donc un effectif de 5 officiers, 25 sous-officiers, 6 hommes de troupe et 8 avions.

Après leur constitution, en ce 8 juillet, les escadrilles vont se séparer et œuvrer chacune de son côté. Elles sont généralement désignées sous l'appellation de *Free French Flights* n° 1, n° 2 et n° 3, ce qui n'est pas tout à fait exact et ne correspond pas aux dénominations attribuées par la RAF telles qu'elles sont reprises dans le tableau ci-contre. À noter aussi que le N° 1 FBF est aussi appelé « escadrille française d'Aden ». Bien qu'il soit souvent écrit que celle-ci était sous les ordres du capitaine Ritoux-Lachaud, le commandement en était en fait assuré par le capitaine Dodelier, plus ancien dans le grade et, en tant qu'officier d'active, mieux entraîné. Tandis que le N° 1 FBF rejoint le terrain de Khormaksar à Aden, les appareils du N° 2 FFF doivent être modifiés pour être rendus aptes à combattre dans le désert; ils sont opérationnels début août [5]. Quant au N° 3 FCF, il est mis de suite à la tâche pour des missions de liaison entre l'Égypte et la Palestine.

Le 4 juillet, les marques de nationalité anglaises ont remplacé les cocardes françaises sur tous les avions, qui se voient en outre affecter un *serial* RAF dans la série AX (avions capturés, réquisitionnés ou évadés). Ces numéros de série ne sont pas alloués de manière chronologique (les Glenn Martin, arrivés le 2 juillet portent les *serials* AX689 et 690, les Potez 29 arrivés début septembre sont immatriculés AX678 et 679). Ils ne sont pas peints sur tous les avions (il semble que les MS.406, peut-être le Potez 63.11 « 2 » et les Glenn ne les aient pas portés).

Les hommes sont incorporés à la RAF et bénéficient d'une équivalence de grade, toutefois, ceux qui le souhaitent sont autorisés à conserver leur grade français. Brian Cull rapporte [6] que le général De Gaulle est entré dans une violente colère quand il a appris que des officiers français s'étaient enrôlés dans la RAF, allant jusqu'à les menacer de les faire juger pour désertion s'ils venaient à se trouver sur un territoire de la France libre. Toujours selon l'historien anglais, l'intervention de Churchill aurait permis d'arranger l'affaire. Tous les hommes des *French Flights* seront rétroactivement incorporés aux FAFL à partir de mai 1941 et certains d'entre eux... à titre posthume !

[5] Dès le 4 juillet, les mitrailleuses de 7,5 mm des Glenn Martin ont été remplacées par armes au calibre britannique de 0,303 pouce.
[6] *Hurricanes over Tobruk* – B.Cull – Grub Street, 1999.



Khormaksar, juillet 1940. De gauche à droite, *assis* : soldats Montillaud, Delautre, Pinson, Delpino et Cassan; *debout* : sergent-chef Cunibil, sergent-chef Poisson, sergent Méry, adjudant Rolland, capitaine Ritoux-Lachaud, capitaine Dodelier, lieutenant de Maismont, adjudant-chef Trécan, sergent Portalis et sergent Lobato de Faria. (Photo Cunibil)

L'escadrille d'Aden

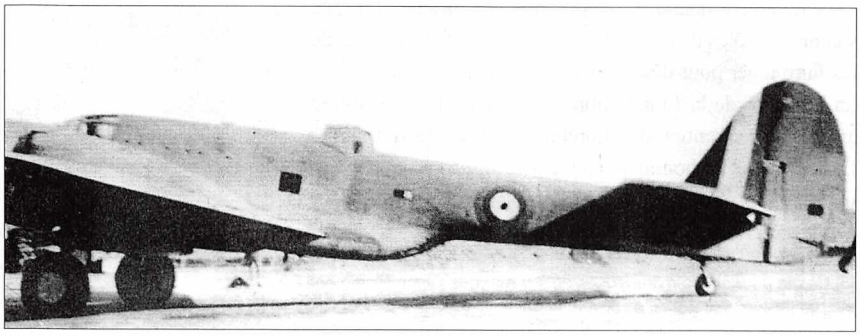
Le 13 juillet, les deux Glenn quittent Héliopolis pour Aden, via Port-Soudan. Le sergent Portalis est désigné comme chef du détachement qui doit rejoindre par la voie maritime. Les avions emportent deux passagers, le colonel de Larminat à bord du n° 82 et le lieutenant de vaisseau Sourisseau à bord du n° 102. Ces deux officiers doivent être déposés à Djibouti pour seconder le général Legentilhomme qui tente de rallier la Côte française des Somalis à la cause du général De Gaulle. Après 4 heures et 45 minutes de vol, les deux appareils se posent à Port-Soudan.

Le lendemain matin, ils redécollent pour Aden. Au cours du trajet, le n° 102 du capitaine Dodelier s'écarte du cap, tandis que le n° 82 poursuit sa route au large de la mer Rouge. Il survole pour une reconnaissance à vue les villes de Massoua et d'Assab, tenues par les troupes italiennes. Il s'agit, à n'en pas douter, de le toute première mission de guerre effectuée par un équipage français libre.

Ils arrivent vers midi à Aden, le n° 82 avec un petit quart d'heure d'avance sur le n° 102 qui a effectué un vol de 3 heures et 40 minutes. Les Français se restaurent et aussitôt après déjeuner, le n° 82 repart à destination de Djibouti. Dans l'avion se trouvent le capitaine Ritoux-Lachaud, commandant d'avion, l'adjudant Rolland, pilote, le colonel de Larminat et le lieutenant de vaisseau Sourisseau. Malheureusement, à l'atterrissage à Djibouti en ce 14 juillet, le pneu gauche éclate et l'appareil semble devoir être immobilisé un long moment. En effet, en dehors des deux appareils du N° 1 FBF, il n'existe nulle part dans la région d'avion de ce type, pas plus chez les Français de Djibouti que chez les Britanniques. Une réparation sur place est possible, mais elle prendra plusieurs jours. En raison de l'instabilité de la situation à Djibouti, le souhait du capitaine Ritoux-Lachaud est d'y rester le moins longtemps possible.

À Aden, le n° 8 *Squadron* auquel est rattaché le *flight* français, est alerté par radio pour trouver un moyen de dépannage. Sans rechange, c'est vite dit... Il est alors fait appel au fameux « système-D » français. Les mécaniciens ne trouvent pas d'autre solution que de prélever une roue sur l'autre M.167F... Et le 16 juillet, le sergent-chef Cunibil, chef mécanicien du *Flight*, quitte Aden à bord d'un Blenheim de la RAF qui transporte la précieuse roue. Il effectue le changement, aidé par deux mécaniciens de la base de Djibouti, l'adjudant L. Duprat et le sergent M. Guyot [7]. Le lendemain, son appareil remis en état, l'équipage du capitaine Ritoux-Lachaud décolle et rentre à Aden après 1 heure et 5 minutes de vol.

L'un des deux Glenn à Khormaksar, en juillet 1940. (Photo Cunibil)



L'un des deux Glenn est donc indisponible en attendant la réparation de la roue. En date du 24 juillet, le carnet de vol du sergent-chef Cunibil signale un vol du n° 102 d'une durée de trente minutes pour « essai de train d'atterrissage ». Pendant ce temps, le n° 82 commence ses missions de reconnaissance, à vue ou photographique, et d'attaque d'objectifs terrestres à la mitrailleuse au-dessus de l'Érythrée et de l'Abyssinie que les Anglais veulent reprendre aux Italiens.

Début août, le détachement au sol du sergent Portalis arrive à Aden par bateau. L'escadrille est au grand complet; elle est même renforcée par le passage en dissidence du sergent-chef Poisson à la suite de l'échec du colonel de Larminat de rallier la Côte française des Somalis à la France libre. Elle le sera à nouveau le 6 septembre, lorsque se posera à Aden le Potez 29 n° 106 avec à son bord l'adjudant-chef François Giocanti (pilote), les deux mécaniciens qui avaient donné un coup de main à Djibouti, le sergent Ronan Michel(radio) et un officier d'infanterie coloniale, le lieutenant Edmond Magendie.

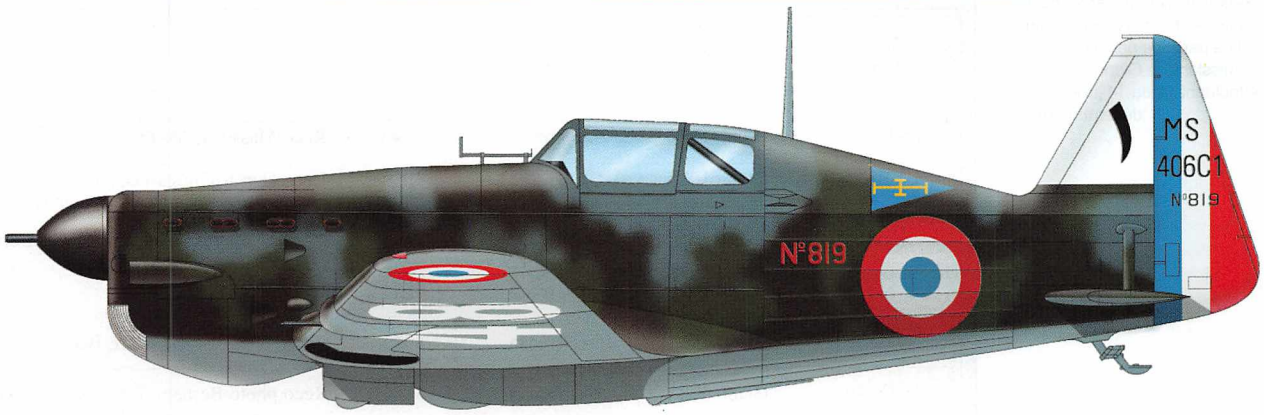
La fin du « 82 »

Au Somaliland, les Italiens sont passés à l'offensive et refoulent les maigres troupes anglaises qui se voient dans l'obligation d'évacuer le pays. Le N° 1 FBF participe à la protection du rembarquement en patrouillant au-dessus de Berbera, capitale et principal port du Somaliland.

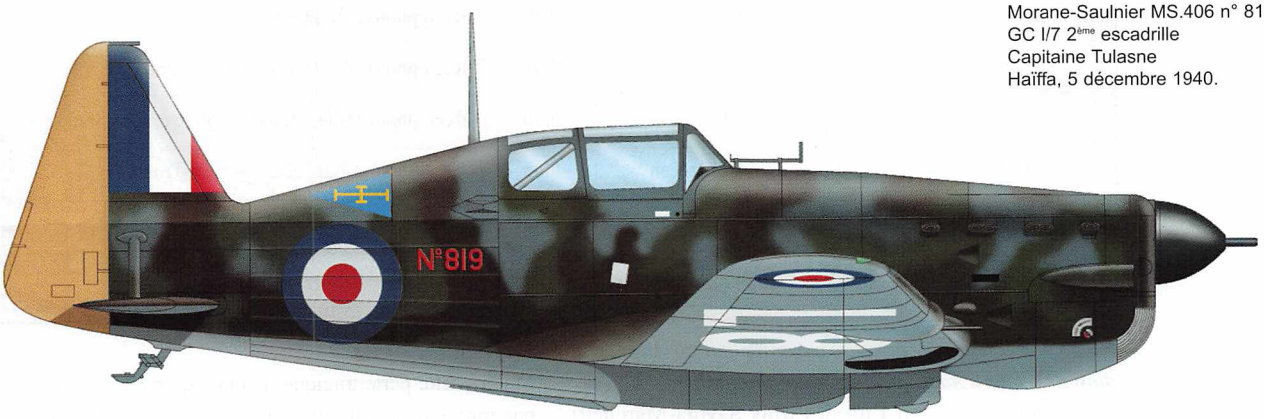
Le 16 août, au cours de l'une de ces missions, l'adjudant-chef Trécan aperçoit un bombardier italien, identifié comme un Caproni trimoteur, qui se dirige vers la zone d'embarquement. Robert Cunibil poursuit le récit :

« [Trécan] *l'attaqua et l'abattit avec 240 cartouches. Comme il l'avait tiré de très près, il se mit en piqué pour éviter le Caproni, pratiquement à la verticale, et Portalis, croyant que le Glenn avait été touché – il n'avait encaissé que quelques balles qui ne causèrent pas de dégâts – sauta en parachute. Il*

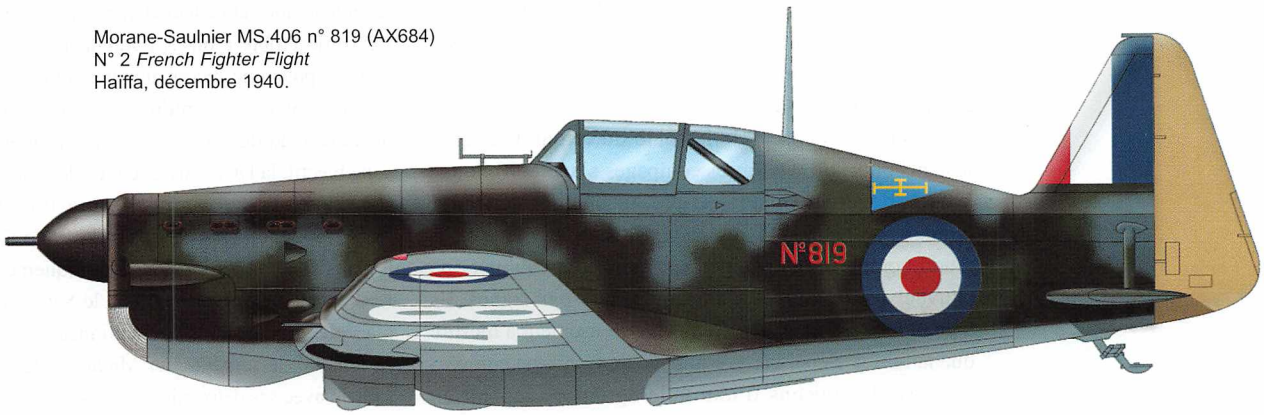
[7] Ces deux sous-officiers rallieront Aden le 6 septembre sur le Potez 29 piloté par d'adjudant-chef Giocanti.

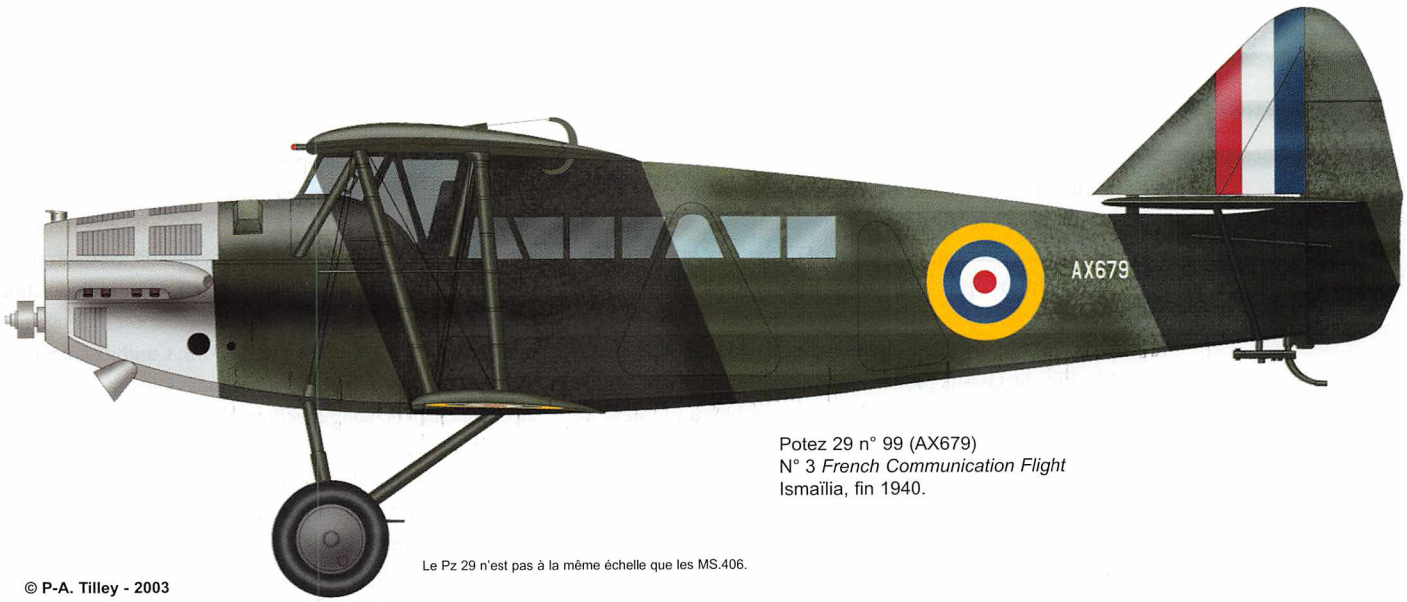


Morane-Saulnier MS.406 n° 819 (L-848)
GC I/7 2ème escadrille
Capitaine Tulasne
Haïffa, 5 décembre 1940.



Morane-Saulnier MS.406 n° 819 (AX684)
N° 2 *French Fighter Flight*
Haïffa, décembre 1940.





Potez 29 n° 99 (AX679)
N° 3 *French Communication Flight*
Ismaïlia, fin 1940.

Le Pz 29 n'est pas à la même échelle que les MS.406.

© P-A. Tilley - 2003

Reconstitution du carnet de vol du sergent-chef Robert Cunibil. Il ne participa pas à toutes les missions, le Glenn n° 102 en effectuant 44 du 14 juillet au 16 décembre 1940.

DATE	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	PILOTE	DURÉE	NATURE du SERVICE AÉRIEN
14-VII-40	Glenn 102	A/C Trécan	3h40	Reco Massoua, Assab
4-VIII-40	Glenn 102	A/C Trécan	4h50	Reco Harrar-Gigiga-Dagabouh-Awash Photos vert. et obliques, mit. avions sol
14-VIII-40	Glenn 82	Adj Rolland	5h05	Protection embarquement troupes Berbera
25-VIII-40	Glenn 102	A/C Trécan	4h30	Reco photo Aiscia-Nicino
11-IX-40	Glenn 102	A/C Trécan	6h20	Photo pont Awash, Harar, Berbera, Zeila
23-IX-40	Glenn 102	A/C Trécan	4h50	Reco photo Berbera, Hergaisa, cap Gardafu
4-X-40	Glenn 102	A/C Trécan	3h30	Reco photo Dire Dawa
19-X-40	Glenn 102	A/C Trécan	3h45	Reco photo Dire Dawa, Hol-Hol, Zeila
28-X-40	Glenn 102	A/C Trécan	4h30	Reco photo Mille, Dessie - Mitr. camions Sardo
16-XI-40	Glenn 102	A/C Trécan	4h05	Reco photo Assab, côte Erythrée-Djibouti
29-XI-40	Glenn 102	A/C Trécan	5h35	Reco ligne chemin fer Dire Dawa-Awash
16-XII-40	Glenn 102	A/C Trécan	1h45	Reco Dire Dawa - Abattu chasse italienne

tomba près d'une unité anglaise qui se repliait sur Aden et fut ainsi de retour à Aden quelques jours plus tard. »

La victime est en fait l'un des trois Savoia-Marchetti S.79 du 44° *Gruppo* venant de bombarder le port de Berbera. L'appareil piloté par le *Sottotenente* Luigi Conti n'a été qu'endommagé par le Martin 167F (identifié comme étant un Blenheim par les Italiens) et les trois S.79 ont repris ensemble la route du retour. Quelques instants plus tard, les autres équipages s'aperçoivent que l'avion de Conti traîne derrière lui un filet de fumée noire. Apparemment, l'équipage de Conti ne s'en est pas rendu compte. Sans équipement radio, ses équipiers ne peuvent pas le prévenir autrement que par signes. Ils agitent les bras de plus en plus vigoureusement à mesure que la fumée s'épaissit. L'équipage de Conti, ne comprenant pas les raisons d'une telle agitation, répond en faisant coucou de la main. Tout à coup, le S.79 explose en plein vol et se transforme en une boule de feu qui tombe près de Sheik.

Selon les archives de la RAF il semble que cette victoire – la toute première victoire aérienne des FAFL – n'ait pas été homologuée de manière officielle, bien qu'annoncée le soir même à la BBC.

Malheureusement, le 8 septembre, le « 82 » ne rentre pas de mission. Parti pour une reconnaissance photo sur la ligne de chemin de fer entre Djibouti et Addis Abeba, il est intercepté par trois Fiat CR.32 de la 413ª *Squadriglia* ayant décollé sur alerte d'Addis Abeba. Après avoir pris des clichés dans la plaine d'Awash à Modjio, le Glenn pique pour mitrailler le poste italien défendant le pont d'Awash. Il est touché au moment de la ressource. Le pilote, l'adjudant Rolland, et le mitrailleur, le sergent Lobato de Faria, sont probablement tués à leur poste. Le capitaine Ritoux-Lachaud, trop corpulent, ne peut évacuer. Seul le lieutenant de Maismont réussit à sauter et est fait prisonnier à son arrivée au sol.

La fin du N° 1FBF

Malgré cette perte tragique, l'autre équipage n'en poursuit pas moins avec énergie et persévérance les missions de reconnaissance et de harcèlement des troupes italiennes.

Le 16 décembre à 6h47, l'adjudant-chef Trécan décolle le « 102 » pour une reconnaissance au-dessus de Dire Dawa où se trouve un aérodrome ennemi. Après une heure quarante cinq de vol, au moment il prononce son piqué sur son objectif, la DCA ouvre le feu, alertant ainsi les deux Fiat CR.32 de la 410ª *Squadriglia* qui se trouvent en couverture sur zone. Bénéficiant de la surprise et de l'altitude, les deux biplans fondent sur le Glenn pratiquement à la verticale. Redressant au dernier moment, le *Sottotenente* Veronese se place dans la queue de l'avion français et ouvre le feu. Dans sa tourelle, le sergent-chef Michel tente de repousser l'assaillant avec ses deux mitrailleuses jumelées. Trécan engage son appareil en léger piqué et distance facilement le biplan, mais il est trop tard. Le moteur gauche et un réservoir dont l'essence commence à s'échapper ont été atteints. Veronese, victime d'un malaise probablement dû à un trop long séjour en altitude sans masque à oxygène, rompt le combat; il devra être hospitalisé.

Sur un moteur, le Glenn perd de la vitesse et le second Fiat peut le rattraper. Le *Sergente Maggiore* Athos Tieghi ouvre le feu à son tour. Allongé dans la tourelle inférieure, le sergent-chef Cunibil n'a plus aucune liaison avec l'avant, le téléphone ayant été coupé. Michel, qui de sa tourelle supérieure est bien placé pour voir que l'avion est sérieusement touché, lui fait signe d'évacuer le bord. Cunibil saute aussitôt dans le vide et, quelques secondes plus tard, accroché aux suspentes de son parachute, il voit l'avion s'écraser en flammes. Personne d'autre n'a sauté, Michel n'ayant pas emporté de parachute ce jour-là.

Le second Fiat tourne autour de Cunibil qui se pose à quelques centaines de mètres de l'épave en feu et tout près d'un village indigène dans la plaine de Mello. Il est fait prisonnier trois quarts d'heure plus tard par trois tirailleurs.

Enfermé dans une case du village, il est remis une heure après entre les mains de deux officiers de la Regia Aeronautica. Emmené à l'aérodrome de Dire Dawa, il y fait connaissance du pilote qui vient d'abattre son avion, puis le soir-même, il est incarcéré à la prison d'Addis Abeba où il retrouve Maismont. Les deux hommes seront libérés lors de la chute d'Addis Abeba, le 24 avril 1941.

L'histoire de l'escadrille d'Aden s'arrête donc au 16 décembre 1940. N'ayant plus ni équipage ni avion, elle est dissoute. Le reste du personnel regagnera l'Égypte quelque temps plus tard sous les ordres du sergent Poisson.

Le French Fighter Flight n° 2

Au N° 2 FFF, les deux Potez 63.11 et l'un des deux Morane, équipés de leur dispositif anti-sable, sont transférés à Héliopolis le 7 août. Le lendemain, les avions et l'échelon roulant gagnent le terrain d'El Amriya. Les Français sont affectés en tant que « *C Flight* » du N° 80 *Squadron*. Ils n'y restent pas longtemps, car, dès le 17 août, ils sont transférés dans le secteur d'Alexandrie pour former le « *C Flight* » du N° 274 *Squadron*, une unité officiellement créée deux jours plus tard sous les ordres du *Squadron Leader* P.H. Dunn.

Aux côtés de leurs camarades britanniques, ils vont assurer des missions de chasse et de surveillance du port d'Alexandrie et, accessoirement, couvrir la Royal Navy lorsqu'elle ira bombarder les positions italiennes dans la région de Bardia.

La défense de Haïffa

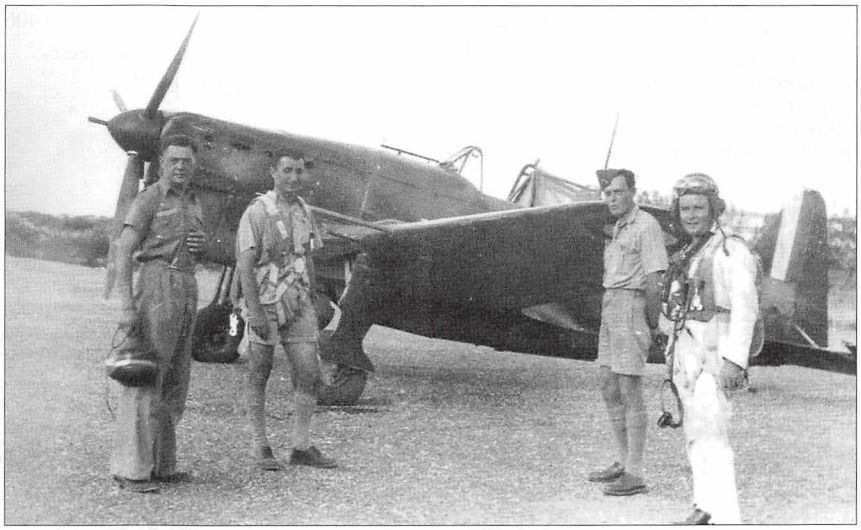
Le 28 août, les deux MS.406 exécutent leur dernière mission dans le désert en escortant avec des Gladiator des bombardiers Blenheim sur Sidi-Barani. En effet, le N° 2 FFF doit quitter l'Égypte pour la Palestine où, seule unité de chasse du secteur, il doit assurer la défense du port d'Haïffa, vital pour les Britanniques puisque s'y trouvent le terminus de l'oléoduc venant d'Irak et de nombreuses installations pétrolières, cibles de choix pour les bombardiers italiens.

Sur place, les équipages sont « *tous saisis par les dimensions réduites des deux pistes de décollage : deux bandes goudronnées de soixante mètres de large posées sur le sable mou, de quoi casser tous les Morane 406 qui pouvaient exister dans le monde* », selon les propres termes du sergent-chef Geiger.

L'escadrille est renforcée par plusieurs aviateurs évadés de Syrie dans les premiers jours du mois avec deux Potez 29, les n° 8 et 56 (immatriculés AX678 et 679). L'un des deux pilotes, le caporal Imbert, n'est titulaire que d'un brevet de pilote de l'aviation populaire !

Le premier Potez transporte à son bord les caporal Imbert, soldats Labidi, Tourtelier, Bouvier et Mouvrey (ou Mourrey), et le second les sergent Boutitier (pilote), sergent-chef Breton et sergents Carel, Marot et Turcaut.

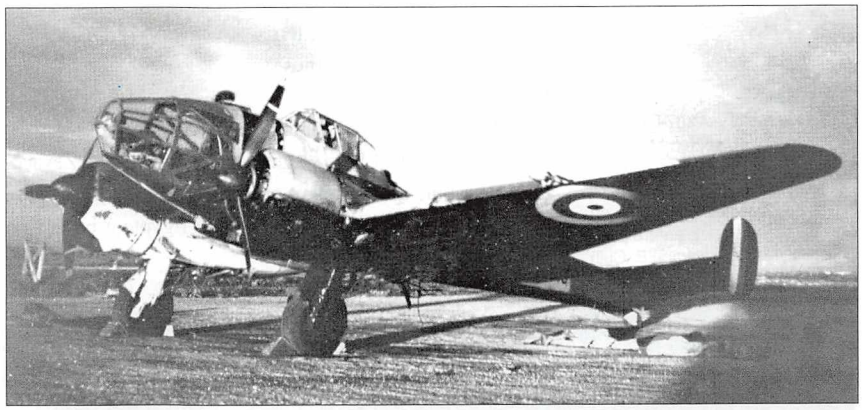
Par lettre en date du 10 septembre, les Britanniques offrent une prime substantielle aux Français comme « *contribution à la défense commune* ». Huit jours plus tard, le capitaine Jacquier décline cette offre poliment mais fermement. Les « mercenaires de De Gaulle » ne se battent pas pour de l'argent comme voudraient le faire croire la radio et la presse de Vichy. Cette attitude est fort appréciée par le ministère de l'Air anglais qui remercie Jacquier par télégramme, mais qui regrette de ne pas pouvoir rendre ce geste public, car « *il existe des raisons contre une telle publicité que vous pouvez comprendre.* »

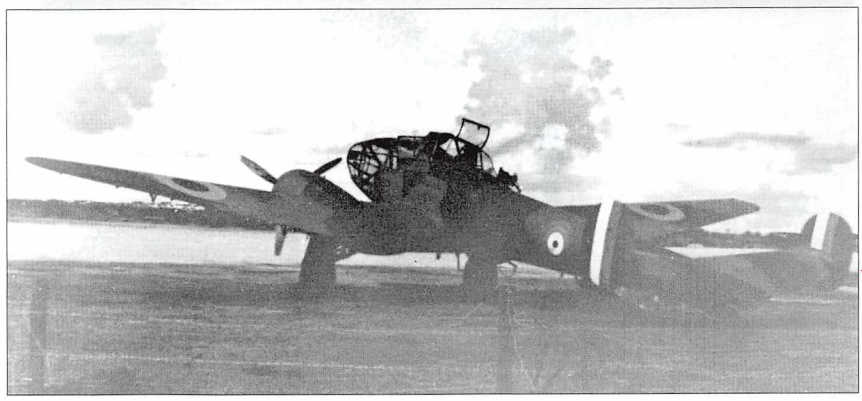


À Haïffa en octobre 1940. De gauche à droite : sergent Couturier, capitaine Jacquier, sergent Vergerio et adjudant Coudray. Derrière, le MS.406 AX674. (Courtoisie Icare)

Deux jours plus tôt, le 16 septembre, Jacquier s'est fait une belle frayeur lors de l'atterrissage du Potez 63.11 AX672. L'appareil, qui est sorti de la piste, a fauché son train dans les dunes. Jacquier, blessé au dos, est mis quelque temps sur la touche. L'avion est irréparable, mais il va faire le don de ses organes à un troisième Potez 63.11, le n° 395. Cet appareil provenant du GAO 583 avait été accidenté au cours d'une liaison à Ismaïlia le 30 mai 1940 et abandonné sur place. Réparé par cannibalisation du AX672 , il est pris en compte par la RAF en octobre sous le *serial* AX680 et reprend du service avec le N° 2 FFF.

C'est aussi à cette époque qu'arrive le sous-lieutenant Jean Pompéi, appartenant également au GAO 583, mais à pied depuis Beyrouth.

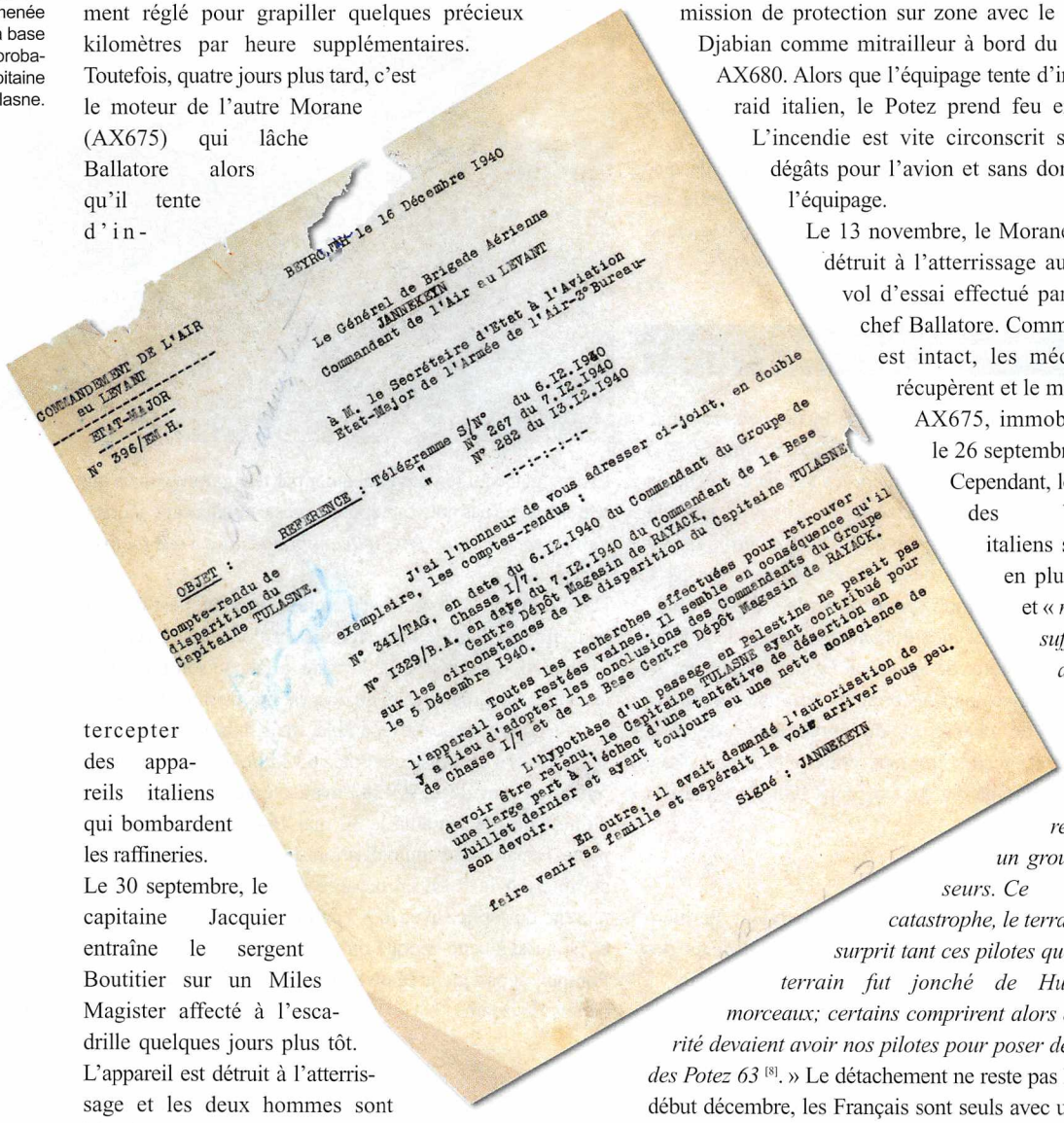




Le Potez 63.11 n° 670 (AX673) à Haïffa, en novembre 1940. L'avion a été entièrement repeint et porte désormais un camouflage britannique et son *serial* RAF. Le « 2 » sur le fuselage et l'insigne sur la dérive ont été supprimés. Les mitrailleuses d'aile ont également disparu. (Photos J. Tulasne)

Affaire classée !
Le général Jannekeyn, commandant d'Air Levant, entérine les conclusions de l'enquête menée par le commandant de la base de Rayack sur les causes probables de la disparition du capitaine Tulasne.

Le 22 septembre, l'adjudant-chef Ballatore teste le MS.406 AX674 dont le moteur, refait en partie, a été soigneusement réglé pour grapiller quelques précieux kilomètres par heure supplémentaires. Toutefois, quatre jours plus tard, c'est le moteur de l'autre Morane (AX675) qui lâche Ballatore alors qu'il tente d'intercepter des appareils italiens qui bombardent les raffineries.



COMMANDEMENT DE L'AIR
au LEVANT
ETAT-MAJOR
N° 396/EM.H.

BEYROUTH le 16 Décembre 1940

Le Général de Brigade Aérienne JANNEKEYN
Commandant de l'Air au LEVANT

à M. le Secrétaire d'Etat à l'Aviation
Etat-Major de l'Armée de l'Air-2e Bureau-

REFERENCE : Télégramme S/N° du 6.12.1940
" N° 267 du 7.12.1940
" N° 282 du 15.12.1940

-:-:-:-:-

OBJET : Compte-rendu de disparition du Capitaine TULASNE.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, en double exemplaire, les comptes-rendus :

N° 341/TAG, en date du 6.12.1940 du Commandant du Groupe de Chasse 1/7.
N° 1329/B.A. en date du 7.12.1940 du Commandant de la Base en Centre Dépôt Magasin de RAYACK.

sur les circonstances de la disparition du Capitaine TULASNE le 5 Décembre 1940.

Toutes les recherches effectuées pour retrouver l'appareil sont restées vaines. Il semble en conséquence qu'il y ait lieu d'adopter les conclusions des Commandants du Groupe de Chasse 1/7 et de la Base Centre Dépôt Magasin de RAYACK.

L'hypothèse d'un passage en Palestine ne paraît pas devoir être retenu, le Capitaine TULASNE ayant contribué pour une large part à l'échec d'une tentative de désertion en Juillet dernier et ayant toujours eu une nette conscience de son devoir.

En outre, il avait demandé l'autorisation de faire venir sa famille et espérait la voir arriver sous peu.

Signé : JANNEKEYN

Le Capitaine Jacquier entraîne le sergent Boutitier sur un Miles Magister affecté à l'escadrille quelques jours plus tôt. L'appareil est détruit à l'atterrissage et les deux hommes sont blessés.

Début octobre, de nouveaux renforts arrivent au N° 2 FFF, le sergent-chef pilote Albert Zevaco, alias Lamour, et l'adjudant-chef radio Perrin. Tous deux instructeurs en Turquie, ils ont rallié l'Égypte à bord d'un pétrolier anglais.

Le capitaine Jacquier en alerte dans le Morane AX674 à Haïffa en septembre 1940. On note les inscriptions « *Lui ou moi* » et « *Him or me* », ainsi que le Potez 63.11 « 2 » en arrière plan. (Collection B. Cull)

Un renfort très précieux

Le 21 octobre, le *Flight Sergeant* Zevaco effectue une mission de protection sur zone avec le sergent-chef Djabian comme mitrailleur à bord du Potez 63.11 AX680. Alors que l'équipage tente d'intercepter un raid italien, le Potez prend feu en plein vol. L'incendie est vite circonscrit sans trop de dégâts pour l'avion et sans dommage pour l'équipage.

Le 13 novembre, le Morane AX674 est détruit à l'atterrissage au cours d'un vol d'essai effectué par l'adjudant-chef Ballatore. Comme le moteur est intact, les mécaniciens le récupèrent et le montent sur le AX675, immobilisé depuis le 26 septembre.

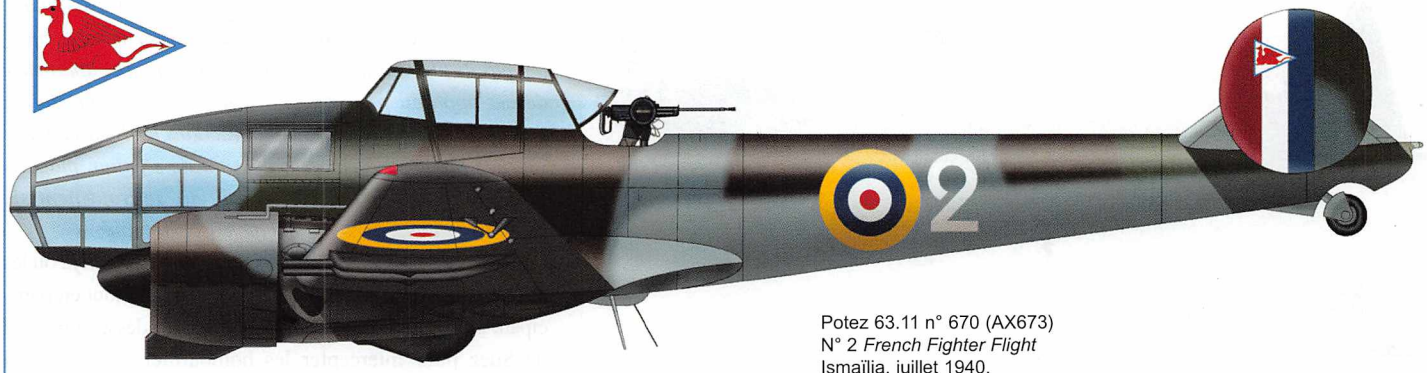
Cependant, les incursions des bombardiers italiens sont de plus en plus fréquentes et « *nos avions ne suffisant plus à assurer la défense de Haïffa, nous fûmes renforcés par un groupe de chasseurs. Ce fut une catastrophe, le terrain trop étroit surprit tant ces pilotes que bien vite le terrain fut jonché de Hurricane en morceaux; certains comprirent alors quelle dextérité devaient avoir nos pilotes pour poser des Morane et des Potez 63* [8]. » Le détachement ne reste pas longtemps et début décembre, les Français sont seuls avec un Morane et deux Potez 63.11 pour défendre toute la Palestine.

Le 5 décembre, un Morane 406 se pose à Lydda, en Palestine. De l'appareil descend un capitaine. Il s'agit de Jean Tulasne, commandant la 2ème escadrille du GC I/7, qui vient de s'évader du Liban. On se souvient qu'il avait été fortement suspecté de complicité quand, en juin, Péronne, Coudray et Ballatore avaient refusé de rentrer au Liban. Après avoir simulé une panne d'inhalateur, Tulasne a redressé son Morane 406 n° 819 au ras des flots et mis le cap sur la Palestine. Pour éviter les représailles des commissions d'armistice, Jean Tulasne est officiellement porté disparu en mer et une grand messe avec un requiem solennel sera donnée en la cathédrale de Beyrouth le dimanche suivant.

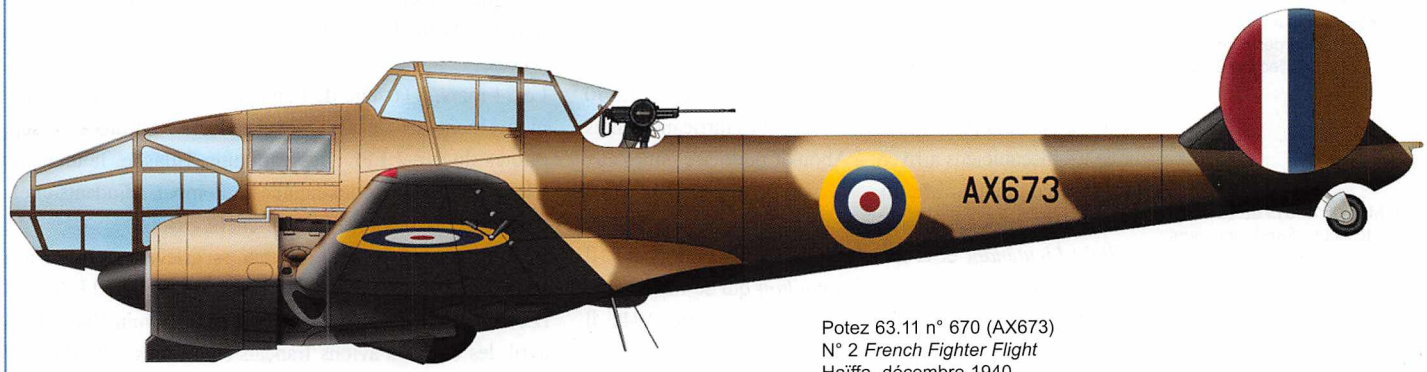
Tandis que Tulasne se présente à Jérusalem puis au Caire, où il s'engage sur le champ dans la RAF, le Morane, qui a reçu le *serial* AX684, est convoyé à Haïffa deux jours plus tard par l'adjudant-chef Coudray.

Le 17 décembre, le sergent-chef Geiger se rend à Chypre afin d'y remettre un état un avion de transport italien dont l'équipage s'est constitué prisonnier.

[8] Raymond Geiger in *Au début de la France libre.*

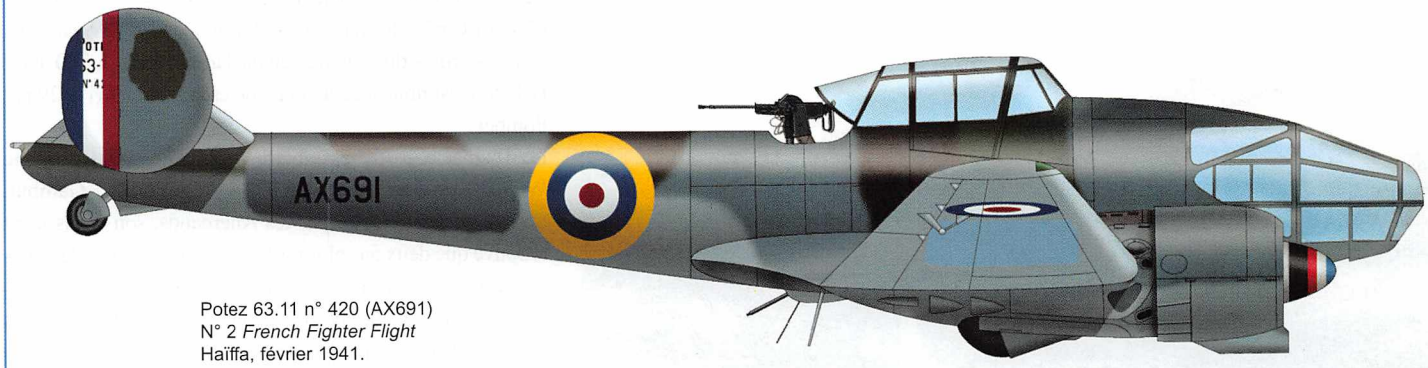


Potez 63.11 n° 670 (AX673)
N° 2 *French Fighter Flight*
Ismaïlia, juillet 1940.

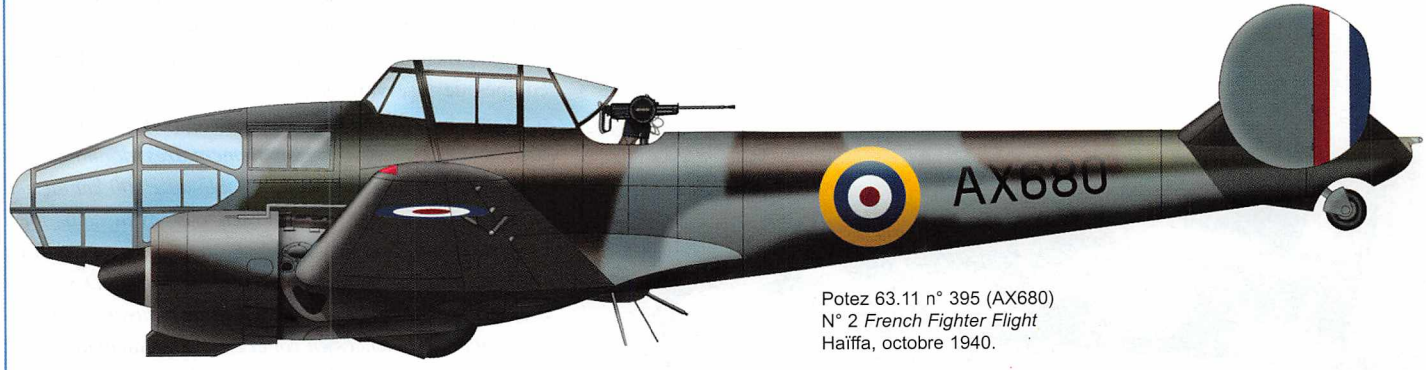


Potez 63.11 n° 670 (AX673)
N° 2 *French Fighter Flight*
Haïffa, décembre 1940.

L'avion est représenté ici avant le démontage des mitrailleuses d'aile.

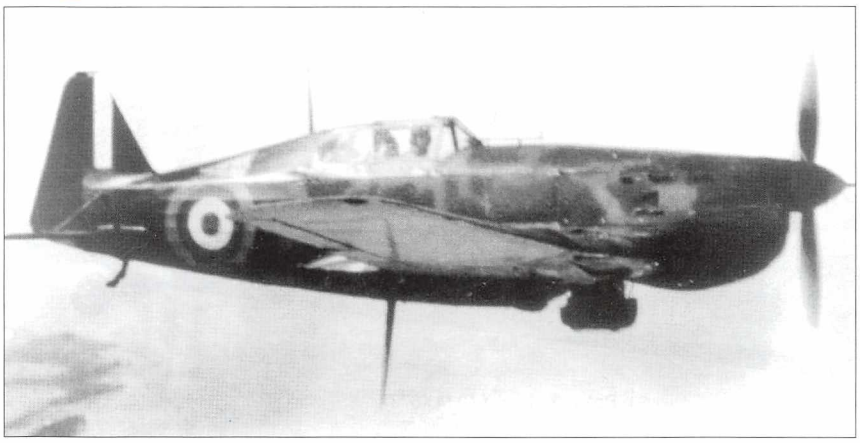


Potez 63.11 n° 420 (AX691)
N° 2 *French Fighter Flight*
Haïffa, février 1941.



Potez 63.11 n° 395 (AX680)
N° 2 *French Fighter Flight*
Haïffa, octobre 1940.

© P-A. Tilley - 2003



Le Morane AX675 en vol dans les environs de Haïffa à l'automne 1940. L'appareil se reconnaît à l'insigne de la SPA 15 et à l'absence de cocardes d'intrados. (Collection B. Cull)

À la fin du mois, les autorités britanniques rapatrient en Égypte la majeure partie du personnel du N° 2 FFF, les avions restant sur place.

Sur Hurricane

En janvier 1941, les pilotes français sont envoyés au 70 OTU à Ismaïlia pour être transformés sur Hurricane, tandis que les mécaniciens arrivent à Aboukir pour être initiés aux mystères du moteur Merlin.

Le 17 janvier, Jean Tulasne sort de l'OTU avec le grade de *Flight Lieutenant* et la mention « pilote exceptionnel ». Il est aussitôt affecté au N° 274 *Squadron* qui se bat dans le secteur de Tobrouk. Entre cette date et le 5 février 1941, il cumule 19 missions de guerre et, dès la première, il réalise un exploit hors du commun en compagnie du *Flight Lieutenant* Wykeham-Barnes, qu'il a narré lui-même :

« *Je rencontrai un jour dans les airs un avion sanitaire Savoia 81 venant de Tobrouk, ville assiégée par les Anglais. Le signe de la Croix Rouge inscrit sur l'avion ne me permettait pas de tirer sur lui. Toutefois, je n'eus qu'à m'approcher de cet appareil pour que le "courageux" pilote italien descendît et se posât sur une plage... dans les lignes anglaises. Les passagers tentèrent aussitôt de s'enfuir, mais ils furent faits prisonniers. Or, parmi eux se trouvaient six généraux italiens qui tentaient de fuir de Tobrouk.* »

Le 6 février, le N° 274 *Squadron* retourne à El Amriya où les pilotes français poursuivent leur entraînement tout en participant à des missions de chasse de nuit au-dessus du canal de Suez pour intercepter les bombardiers ennemis qui mouillent des mines. Tulasne est envoyé à Haïffa et, le 25 février, avec le *Flight Sergeant* J.A. Breton comme mitrailleur, il tente d'intercepter un avion de reconnaissance italien à bord d'un Potez 63.11, malheureusement sans succès.

Le 24 mars, à la suite de l'attaque de Rommel, le 274 fait mouvement sur Gazala, près de Marsa Matruh, avec sept pilotes du N° 2 FFF : les capitaine Tulasne, lieutenants Clostre et Péronne, sous-lieutenant Pompéi, adjudants-chefs Coudray et Ballatore et sergent-chef Le Bois.

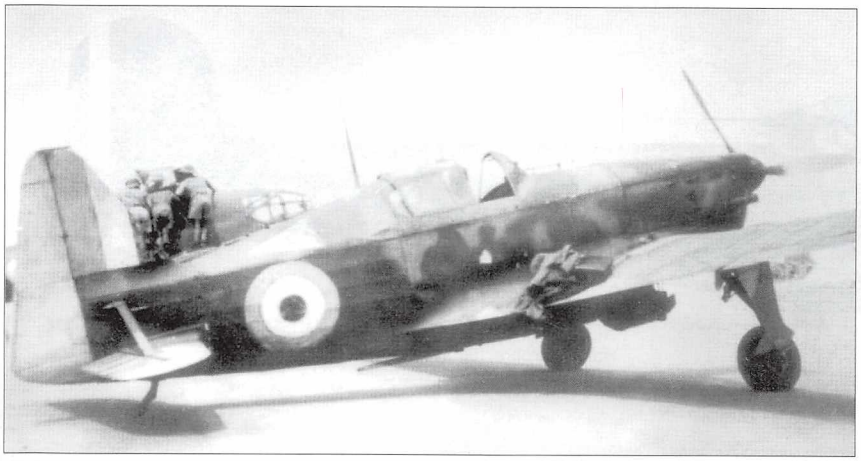
Le 31 mars, Zevaco, alias Lamour, est grièvement blessé à la suite d'un accident à Haïffa à bord du Potez 63.11 AX673 (Zevaco sera tué au N° 165 *Squadron* le 23 juin 1944). Le 4 avril, les derniers avions français sont livrés à la *Material Unit* 107 de Geneifa. Le MS.406 n° 819 sera ultérieurement restitué aux Français libres et les futurs pilotes de l'*Alsace* auront l'occasion de voler dessus.

Le 10 avril 1941 est créée une escadrille de chasse française libre, l'EC n° 1, formant le « *C Flight* » du N° 73 *Squadron*, sous les ordres du sous-lieutenant James Denis. Le 20 avril, Ballatore est muté à cette nouvelle escadrille, suivi le 29 par Pompéi.

Le 16 mai, Clostre est abattu à bord de son Hurricane W9302 par la *flak* dans la région de Gambut. Sommairement enterré par les Allemands, son corps n'est retrouvé que deux ans plus tard; il sera inhumé dans le cimetière militaire de Halfaya Sollum en Égypte.

Le lendemain, Coudray (V7821) et le *Flying Officer* Ross mitraillent une quinzaine de camions sur la route Trigh-Capuzzo, en incendiant un et endommageant les autres.

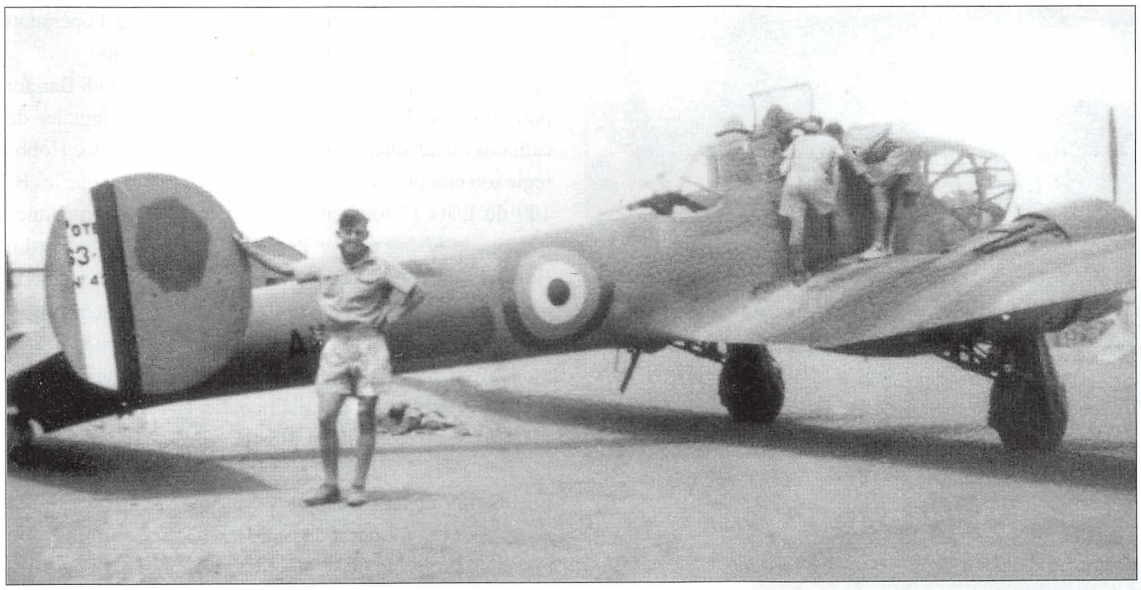
Le MS.406 n° 819 de Tulasne. Ci-dessous, deux jours après son arrivée à Lydda; devant l'avion, le sergent-chef Raymond Geiger. En bas, en alerte à Haïffa avec un Potez 63.11. (Archives Aéro-Journal)



Missions sur la Crète

Le 20 mai, les Allemands envahissent la Crète, contraignant la RAF à divertir ses maigres forces pour faire face à cette nouvelle menace. À Gerawla, le 274 reçoit des Hurricane équipés de réservoirs supplémentaires. Cette innovation n'est pas du goût de tous, comme le rapporte l'un des pilotes [9] : « *Les réservoirs supplémentaires donnaient au Hurricane une distance franchissable de 1 500 km au lieu de 1 000 km en temps ordinaire. Il y en avait deux, un à gauche, l'autre à droite. Le réservoir gauche se vidait en premier, puis on passait sur le réservoir droit. Des bulles d'air pouvaient se former à la suite d'un mauvais ravitaillement ou de turbulences en vol et elles bloquaient alors tout le système. On ne savait jamais quand le réservoir gauche*

[9] *Air War for Yugoslavia, Greece and Crete 1940-41* – C.Shores et al – Grub Street, 1987.



Le Potez 63.11n° 420 du GAO 583 peu après son arrivée avec le sergent Jean-Marie Nevraumont aux commandes, le 11 février 1941.
L'appareil a aussitôt reçu les cocardes britanniques et le *serial* AX691.
(Collection J. Mutin)

était vide et si le réservoir droit allait fonctionner. S'il refusait tout service au-dessus de la mer, on était cuit. »

Le 26 mai, six Hurricane décollent individuellement de Gerawla à un quart d'heure d'intervalle pour attaquer les avions de transport allemands sur l'aérodrome de Malème. Le troisième Hurricane à se présenter au-dessus de l'objectif est le Z4250 piloté par le *Flight Sergeant* Le Bois. Il passe à travers les patrouilles de Bf 109 et parvient à abattre un Ju 52/3m. Il se pose à Gerawla à 18 heures où il attend le retour de ses deux compatriotes partis derrière lui. Un seul rentrera, le *Flying Officer* Péronne à bord du Z4538. Au cours de cette sortie de cinq heures, il a rencontré des Ju 52 et en a revendiqué un.

Le *Flight Lieutenant* Jacquier, sur le Z4632, ne sera pas aussi chanceux.

« *Aller en Crète n'était pas une promenade. En partant de Cyrénaïque, il fallait franchir 500 km au-dessus de la mer et autant pour en revenir, ce qui était possible avec les Hurricane "*long range*" que nous venions de recevoir, avec des réservoirs supplémentaires sous les ailes. Ils avaient une autonomie de six heures au régime économique, mais arrivé dans la zone des combats, il n'était plus question de maintenir le régime de croisière et la consommation augmentait assez considérablement.*

« *Ma mission était de semer une certaine pagaille en attaquant les Ju 52, surtout d'essayer de les abattre au moment où ils touchaient le sol afin de bloquer la piste, rendant ainsi l'aérodrome inutilisable pendant une certaine période.*

« *Pour ne pas être repéré, j'effectuai la traversée à basse altitude et, arrivé près de l'île, en vue du terrain de Malème, je pris de l'altitude pour examiner la situation. Tableau impressionnant que la vue de ces avions qui se suivaient, très rapprochés les uns des autres, formant une file s'étendant à perte de vue pendant que d'autres avions, des Me 109 et 110, tournaient autour du terrain, train et volets sortis. Ils ne se méfiaient pas, ne pensant pas que des avions de chasse anglais puissent disposer d'une autonomie suffisante pour venir d'Égypte se battre et rentrer après le combat. Les Hurricane "*long range*", venant juste d'arriver sur le théâtre d'opérations du Moyen-Orient, n'étaient pas encore connus.*

« *Quand j'eus la situation bien en tête, je choisis le moment favorable et piquai dans le trou. J'abattis deux Ju 52 qui ne furent d'ailleurs pas homologués faute de témoin, puis je descendis pour en tirer un autre qui était sur le point d'atterrir. Mon attaque se termina à quelques mètres du sol. C'est à ce moment-là que la DCA – les Allemands utilisaient des canons Bofor récupérés – entra en action et me toucha. Un obus coupa une canalisation d'essence et le moteur s'arrêta presque immédiatement. J'allais très vite, devant moi s'étalait la plage qui va de Malème à Kagna sur laquelle se trouvaient les Ju 52 qui s'y étaient écrasés la veille. Je louvoyai au-dessus de la mer pour perdre de la vitesse et quand je jugeai que j'allais assez lentement pour me poser, j'avachis mon avion, train et volets rentrés, entre deux Junkers à quelque six kilomètres de Malème.*

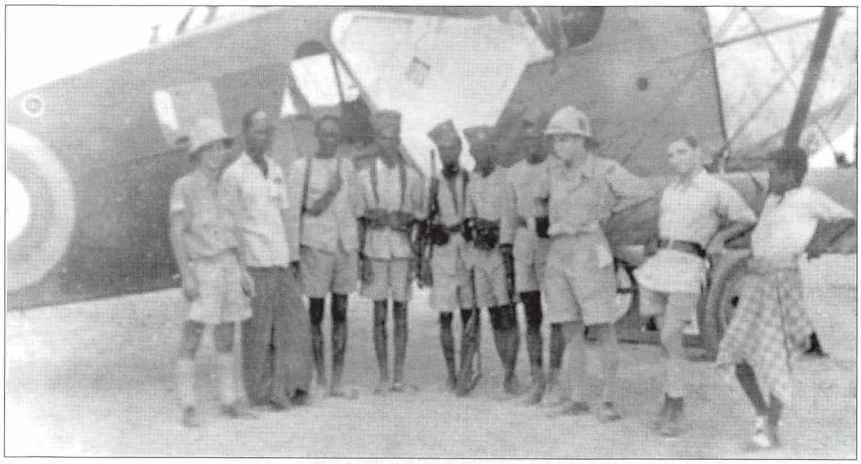
« *Juste avant d'atterrir, au moment où j'ouvris le cockpit, j'eus une expérience désagréable. L'appel d'air qui résulta de cette manœuvre aspira l'essence qui s'était répandue au bas du fuselage et j'en fus entièrement recouvert. L'atterrissage fut un peu brutal mais se passa relativement bien. Je n'eus pas la moindre blessure. À ma sortie d'avion, je fus immédiatement capturé par des fantassins autrichiens qui me traitèrent assez rudement. On n'est jamais très aimable avec ceux qui viennent vous mitrailler...* [10] »

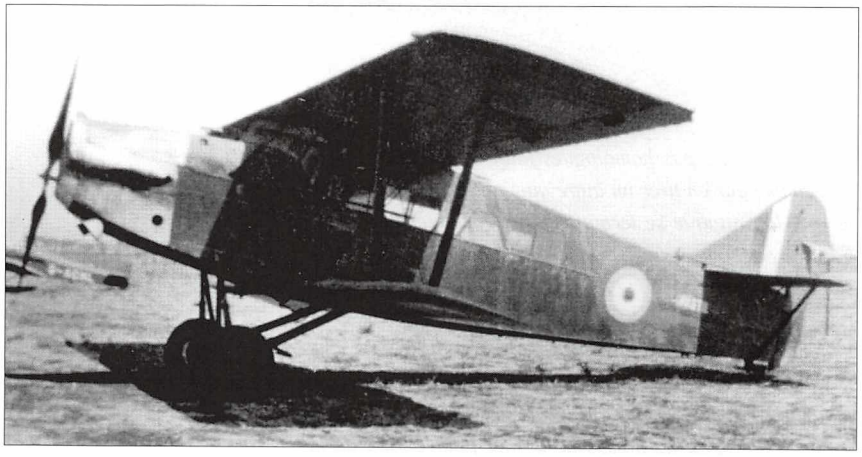
« *Par la suite je fus traité conformément à la convention de Genève. Je portais mes galons de la RAF et lors de mon premier interrogatoire à Malème j'indiquai que j'étais Canadien français. Par la suite, je rencontrai dans un camp le lieutenant Courcot et deux autres aviateurs en uniforme français, les survivants d'un Glenn Martin, et je décidai de lier mon sort à celui de mes compatriotes. Ainsi, à mon deuxième interrogatoire à Athènes, je déclarai que j'étais français* [11]. »

La journée du 26 mai n'est pourtant pas encore terminée. À 17 heures, deux Hurricane décollent, dont l'un est piloté pare le *Warrant Officer* Coudray, pour une attaque conjointe avec six Blenheim. Deux bombardiers sont abattus par les Bf 109 au-dessus de Malème, mais les Hurricane rentrent sans encombre.

Le 30 mai, les Hurricane du 274 sont activement engagés en protection des navires qui évacuent les troupes britanniques de Crète depuis Sphiaka. Au cours de l'une de ces sorties,

[10] P.Jacquier in Icare n° 128 (1989).
[11] C.Shores et al, *op.cit.*





En haut :
le Potez 29 n° 106 d'Aden devant lequel pose l'adjudant-chef Giocanti en compagnie de troupes coloniales belges.

Ci-dessus :
le Potez 29 AX679 avec les marques et le numéro de série britanniques.
(Collection J. Mutin)

les *Flying Officer* Péronne et le *Warrant Officer* Ballatore participent à l'interception de trois Do 17 du I./KG 2, identifiés comme des He 111. Péronne vise le plus proche et le voit tomber en mer. La victoire est partagée entre les deux Français. Ballatore, qui appartient à la 1ère escadrille de chasse française libre, rattachée au N° 73 *Squadron*, témoigne [12] : « *Nous avons abattu un He 111* [sic] *qui attaquait un bateau. La victoire fut confirmée. Péronne a été touché par le mitrailleur. Il a réussi à rentrer à Sidi Barrani avec un aileron endommagé.* »

La triste fin du *Flight*

Pour la RAF, la campagne de Crète cesse le 31 mai. Le 274 revient aux affaires au-dessus de Tobrouk. Le 9 juin, cinq Hurricane mitraillent le terrain de Derna; deux sont pilotés par des Français, Péronne et Coudray. Le 274 reçoit le renfort de l'adjudant Grasset, affecté le 12 juin à sa sortie d'OTU.

Ci-dessous :
le Bloch 81 n° 4 à Ismaïlia. Il sera le dernier avion français à recevoir les marques de nationalité britanniques.
(Collection J. Mutin)

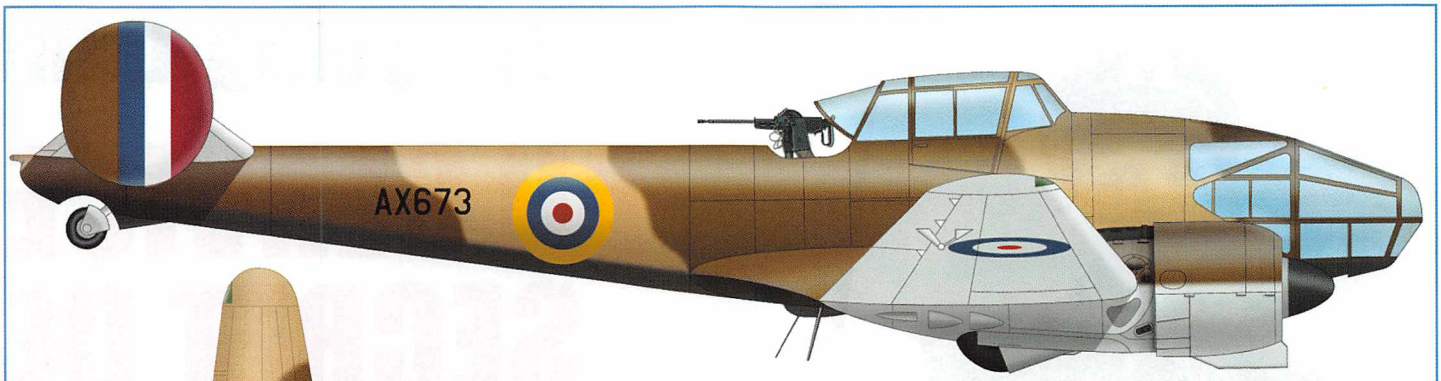
Le 14 juin, les forces britanniques déclenchent l'opération « Battleaxe » et le lendemain, c'est la catastrophe.
À 16h55 le 15 juin, dix Hurricane décollent de Sidi Barrani pour mitrailler la route Acroma-Capuzzo. Une vingtaine de camions est attaquée, tandis que le *Flying Officer* Joe Hobbs règle son compte à un Hs 126. C'est à ce moment que les Bf 109 du I./JG 27 tombent sur les Hurricane. En quelques instants, le *Flying Officer* Péronne et le *Flight Sergeant* Le Bois sont abattus. Péronne s'abat dans les lignes ennemies où il est fait prisonnier, tandis que Le Bois se « vautre » près de la route Trigh-Capuzzo; il marchera deux jours et trois nuits avant d'être recueilli par une patrouille britannique près de Sofari, souffrant d'ampoules et de crevasses aux pieds. À son retour, il est affecté à l'escadrille de James Denis.
Le *Warrant Officer* Coudray est poursuivi par des Bf 109 jusqu'à 20 km à l'ouest de Sidi Barrani. Son sort n'est pas très clair. Il semble que grièvement blessé, il aurait été fait prisonnier et serait mort en captivité peu après.
Deux jours plus tard, le N° 2 FFF perd son dernier pilote, le *Pilot Officer* Grasset, descendu par des Bf 109 à Hasbardia, près de Tobrouk. Son sort n'est guère plus clair que celui de Coudray et il est possible que lui aussi soit décédé quelques jours après avoir été abattu et fait prisonnier.
Et le combat cesse faute de combattants. Le N° 2 *French Fighter Flight* est dissous *de facto* le 17 juin 1941.

Le French Communication Flight n° 3

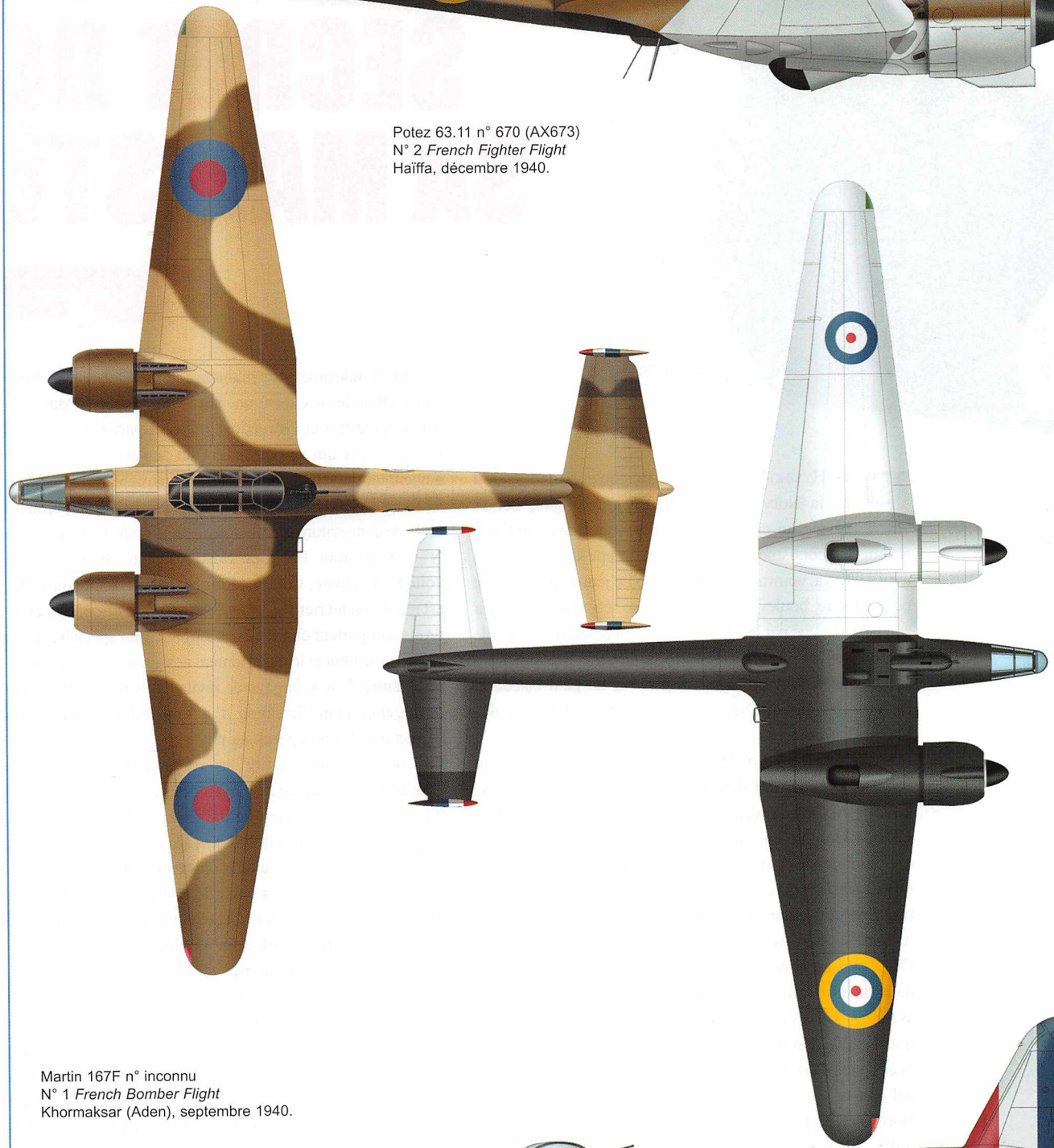
Comme on l'a vu plus haut, le N° 3 FCF, commandé par l'adjudant-chef Cornez et équipé du Caudron Simoun n° 158 et du Bloch 81 n° 4, est mis immédiatement au travail pour les liaisons entre l'Égypte et la Palestine. On ne connaît pas grand chose de cette unité, à l'activité naturellement discrète. Elle récupère deux Potez 29 en provenance de la section de liaison de Beyrouth, qui sont immatriculés AX678 (n° 8, donné comme le n° 54 par les archives de la RAF) et AX679 (n° 99).
Le *Flight* sera temporairement commandé par le sous-lieutenant Pompéi, mais il repassera ultérieurement sous les ordres de Cornez. Les pilotes en sont les adjudant-chef Chevalier, adjudants Vatard et Buquin, sergent-chef Blaize et sergent Perrier.
Après l'évacuation des troupes de Vichy du Levant, le N° 3 FCF est transféré aux FAFL à Beyrouth et devient la section d'avions de liaison air 377 de Rayack. Dernier survivant de l'époque héroïque, le Potez 29 n° 8 vole encore en janvier 1944.

L'aventure de cette poignée d'hommes n'a certes pas changé la face du monde, pas plus qu'elle n'a hâté la fin de la guerre. Mais là n'est pas le plus important. Insoumis, dissidents, déserteurs pour le gouvernement de Pétain, ces hommes seront en fin de compte l'honneur de la France. Oubliés par la France libre, parce qu'ils se sont engagés dans la RAF avant qu'elle n'existe, leur mérite sera finalement reconnu par le général De Gaulle. Malheureusement, pour la plupart d'entre eux, ce sera à titre posthume.

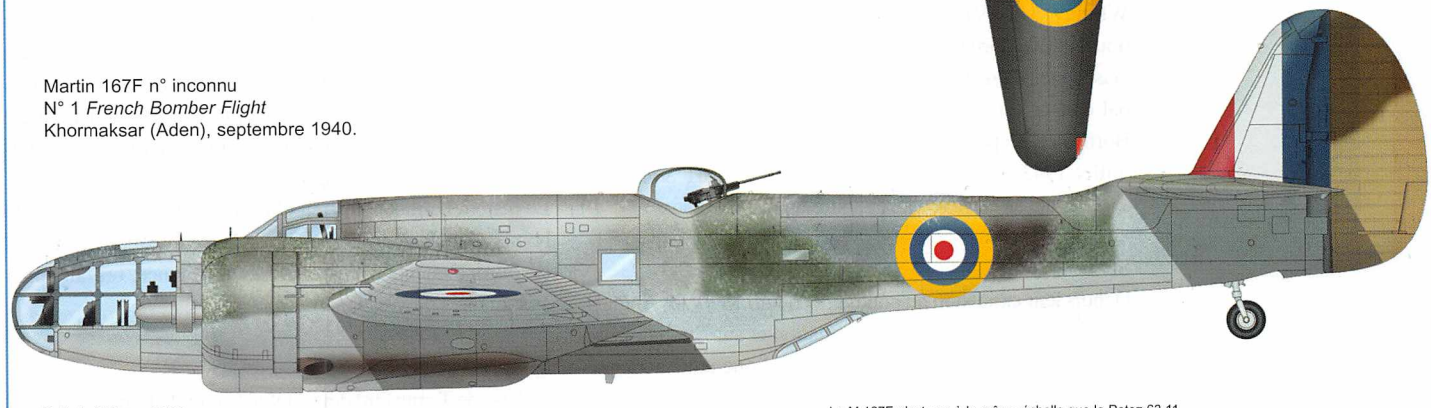
[12] B.Cull, *op.cit.*



Potez 63.11 n° 670 (AX673)
N° 2 *French Fighter Flight*
Haïffa, décembre 1940.



Martin 167F n° inconnu
N° 1 *French Bomber Flight*
Khormaksar (Aden), septembre 1940.



© P-A. Tilley - 2003

Le M.167F n'est pas à la même échelle que le Potez 63.11.

Per Hysing-Dahl

AU SERVICE SECRET DE SA MAJESTÉ

Stern Stenersen

Per Hysing-Dahl est né à Bergen sur la côte ouest de la Norvège en 1920. En grandissant, Per se révèle un enfant actif qui pratique avec enthousiasme le scoutisme. La guerre qui frappe la Norvège en avril 1940 va, comme pour beaucoup de jeunes hommes de cette époque, bouleverser sa vie. Ne se résignant pas à voir son pays occupé par les Allemands, Per Hysing-Dahl décide de fuir son pays pour rejoindre la Grande-Bretagne. En compagnie d'autres réfugiés, il part sur un petit bateau et traverse la mer du Nord pour débarquer dans les îles Shetland en août 1941.

Dès son arrivée à Londres, il sollicite son admission au camp d'entraînement de pilotage de « Little Norway » de Toronto au Canada (voir AJ n° 19). Il y arrive en novembre 1941 et le quitte en août 1942 après avoir été breveté sur multimoteur. Avec quinze autre aviateurs norvégiens (dont huit ne survivront pas au conflit), il a intégré le cours n° 3 de multimoteur, volant notamment sur Anson et Oxford. Il revient alors en Angleterre où il est d'abord affecté au 24 OTU, puis au printemps 1943, au N° 502 *Squadron* dépendant du *Coastal Command*, basé à St Eval. Il vole sur Whitley Mk. VII à bord duquel il n'effectue qu'une douzaine de sorties, plus particulièrement dans le golfe de Gascogne à la recherche de sous-marins ennemis. Le principal danger est de tomber sur les Ju 88 stationnés près de Bordeaux. Cependant, au bout de quelques semaines, en juillet 1943, Hysing-Dahl est muté au N° 161 *Squadron* avec lequel sa carrière va connaître un nouvel essor.

Special Duty

Depuis leur expulsion du continent en juin 1940, les Anglais ont dû s'adapter à la nouvelle situation et sur l'initiative de Winston Churchill, la RAF met sur pied une unité aérienne dont le rôle est de transporter des agents secrets sur le continent. Churchill, en effet, est conscient de l'importance d'une activité clandestine pour maintenir la pression sur les troupes allemandes occupant une partie de l'Europe. Pour cela, il faut qu'armes et instructions puissent parvenir aux différents réseaux qui se constituent un peu partout et l'avion devient un moyen de transport incontournable.

D'abord simple *Flight* (N° 419 puis N° 1419), la première unité de cette nature se transforme en *Squadron*, qui prend le N° 138 en août 1941, en raison de l'accroissement du volume d'activité. Cet escadron est basé à Tempsford. Il y est rejoint en février 1942 par le N° 161 *Squadron*. Ces escadrons comportent chacun deux *Flights*, l'un spécialisé dans l'acheminement et le rapatriement des agents des pays occupés, l'autre dans le largage de ravitaillement – voire parfois des agents quand le rayon d'action de l'autre *Flight* ne permet pas de les déposer sur place.

La communication entre les réseaux de résistance et l'Angleterre s'effectue au moyen des stations radio clandestines, indispensables pour définir les lieux de rendez-vous et de largage. Les N° 138 et 161 *Squadrons* et les autres unités qui seront créées par la suite, n'ont pas la vocation unique de servir la résistance, mais aussi de transporter les agents du *Special Intelligence Service* (SIS) britannique qui ont souvent la priorité absolue sur l'utilisation des avions. Le personnel qui est affecté aux escadrons « *Special Duty* », tenus à une discrétion absolue sur leurs activités, vivent isolés sur la base de Tempsford. Les journaux de marche de ces unités restent fragmentaires et, même aujourd'hui, il est difficile de connaître leur activité réelle. S'il arrive parfois d'avoir des informations sur une mission particulière, il est quasi impossible de connaître le nom des passagers ni l'endroit précis du largage ou de l'atterrissage.

Le matériel utilisé est hétéroclite et se compose au départ de bombardiers reconditionnés. Pour la récupération des agents en Europe occupée, en particulier en France, on fait appel aux qualités du Westland Lysander.

Missions secrètes

La base de Tempsford devient vite la tour de Babel de la RAF car on y trouve des pilotes de toutes les nationalités. Parmi ces

LE LYSANDER « *SPECIAL DUTY* »

Conçu à l'origine pour remplir des missions de coopération avec l'armée, le Lysander peut décoller et atterrir sur des pistes sommairement aménagées ne dépassant pas 300 mètres de long. Ainsi, 25 Lysander sont spécialement modifiés pour remplir ces nouvelles missions « secrètes », le R2626 servant de prototype. Les autres sont discrètement modifiés après leur construction par Westland à Ilchester. Les modifications portent sur la dépose de l'armement défensif, l'aménagement de la partie arrière pour accueillir trois passagers et l'installation d'un réservoir supplémentaire sous le fuselage (offrant une autonomie de plus de huit heures), d'un équipement radio perfectionné et d'une échelle pour faciliter et accélérer l'accès aux sièges arrière.
Cette version reçoit la dénomination de Lysander III ou IIIA (SD), dont les *serials* sont R9009, R9106, T1456, T1508, T1583, T1750, T1770-71, V9287, V9289, V9353, V9367, V9495, V9512, V9615, V9665, V9674, V9808, V9818, V9821-22, V9867, V9885 et V9889. Ces modifications ont été faites sur des cellules qui font partie des derniers Lysander construits.
Cette version entre en service au sein du N° 419 *Flight* dès la fin de l'été 1940, qui dispose déjà de deux Lysander (plus un en réserve) non modifiés. Cette unité deviendra le N° 1419 *Flight* le 1er mars 1941 pour éviter toute confusion avec la plage des *Squadrons* réservée à la RCAF. En août, ce *Flight* est incorporé au N° 138 *Squadron* récréé. En novembre 1942, les activités des Lysander sont transférées au seul N° 161 *Squadron* jusqu'à ce que son utilité disparaisse avec la libération du continent au cours de l'automne 1944. Mais le Lysander III (SD) est aussi présent en Méditerranée avec le N° 148 *Squadron* entre février 1944 et la fin de la guerre en Europe. La plupart des anciens avions du N° 161 *Squadron* rejoignent le N° 357 *Squadron* en Extrême-Orient où ils opèrent entre janvier et octobre 1945.
Leur importance est inversement proportionnelle au nombre utilisé. Furtif, il a su se glisser dans la nuit dans des coins très reculés grâce à des pilotes qui étaient tous triés sur le volet, expérimentés et surtout imbattables dans la navigation de nuit. Un caractère bien trempé et des nerfs d'acier étaient aussi requis pour exécuter ces missions à hauts risques. Mais les pertes sont à la hauteur de leurs exploits, seule une demi-douzaine d'avions reste en ligne en octobre 1945, les autres ayant tous été détruits, la plupart en opérations. L'ennemi n'est probablement pas seul responsable de toutes ces pertes, sans que l'on n'en ait d'ailleurs la certitude. Si le Lysander n'a pas marqué de son empreinte l'histoire de la coopération aérienne entre l'aviation et l'armée, son nom reste indissociable des actions secrètes de la Seconde Guerre mondiale.

aviateurs, Per Hysing-Dahl se lie vite d'amitié avec un Français, Philippe Livry-Level, ancien combattant de la Grande Guerre au cours de laquelle il a reçu la Croix de Guerre. Âgé alors d'une quarantaine d'année, il ne peut plus prétendre à piloter, mais sa connaissance approfondie de la France l'a rendu particulièrement utile pour établir les itinéraires. Il lui arrive aussi de participer à des missions clandestines en France. La collaboration de ces deux hommes va rapidement se transformer en une véritable amitié.

Dans un premier temps, Hysing-Dahl se forme sur Halifax sur lequel il effectue une vingtaine de vols. Il réalise sa première mission dans la nuit du 8 septembre 1943. Il effectue une trentaine de missions sur Halifax, puis se retrouve dans le *Flight* équipé de Lysander début 1944. Après un court mais intensif entraînement sur cet appareil, où les décollages et atterrissages sur des pistes courtes constituent l'exercice principal, Per Hysing-Dahl peut enfin réaliser sa première mission sur Lysander. Pour les vols en direction de la France, le point de départ est en général Tangmere, base située sur la côte de la Manche, dans le but de raccourcir le trajet. PHD a déjà survolé à plusieurs reprises la France sur Halifax, mais ces missions revêtent un caractère à la fois particulier et nouveau pour lui. Le rythme des missions s'intensifie à partir du printemps 1944 à cause du débarquement qui approche, ce qu'il atteste :

Le lecteur voudra bien excuser la mauvaise qualité de ce document assez rare puisqu'il s'agit de l'une des seules photos connues d'un Lysander III (SD) du N° 161 *Squadron*, le V9367 (MA-B) à Tempsford en 1944. (Collection A. Thomas)

« *Ce printemps 1944 nous trouva fort occupés. Depuis le 1er avril, la lune croissante dispensait une clarté suffisante pour de nouvelles opérations. Le chef de la base, Rod Ratcliff, réunit ses hommes dans la salle d'opérations et déclara en désignant du doigt la carte de France :* "Nous avons ici huit hommes qui doivent faire une sortie cette nuit. Nous ne disposerons sans doute que d'un Hudson." *Puis il étudia la photo du terrain d'atterrissage.* "La longueur n'est pas suffisante pour permettre à un Hudson d'atterrir et de décoller. La seule chose à faire, c'est de partir avec trois Lysander et d'atterrir là-bas cette nuit à 01.00. Une triple action, autrement dit."

« *Bien des préparatifs s'imposaient pour mettre sur pied une telle opération. On rassembla, en les collant les unes aux autres, les grandes cartes, on en élimina aux ciseaux le superflu et l'ensemble de l'itinéraire fut tracé. Tout était enfin prêt. Les prévisions météorologiques étaient bonnes. Après le déjeuner, nous quittâmes Tempsford pour Tangmere. De là, le premier d'entre nous démarra à 21.00, suivi à trois minutes d'intervalle par les deux autres. Nous suivîmes la route habituelle vers le sud, survolant à basse altitude le canal de Cabourg, puis nous nous dirigeâmes vers la Loire à hauteur de Blois. Nous avions rendez-vous à Bléré, d'où nous ne serions plus qu'à quelques minutes de vol de notre terrain d'atterrissage. Alors que les lumières au sol étaient bien visibles, j'amorçai la descente en vue d'atterrir et posai mon "K" pour King. Les deux autres avions atterrirent après moi. Je coupai le moteur et à peine arrêté, le comité d'accueil se mit à la tâche en déchargeant l'avion. Nous remîmes les moteurs en marche au même moment que les passagers furent poussés à l'intérieur. Il n'y avait plus qu'à donner pleins gaz pour décoller. Les Français avaient une confiance quasi touchante en nous, les pilotes... s'ils avaient su que parfois nous ne nous sentions pas le moindre courage ! De leur siège, ils avaient une bonne visibilité latérale ainsi qu'une visibilité vers l'arrière et vers le bas. Ils étaient trois et avaient une possibilité de mouvement fort limitée. Pour le vol de retour, nous décrivîmes un grand arc de cercle au sud et à l'ouest de Paris, ce qui nous permit de constater qu'une grande activité aérienne régnait en région parisienne : la RAF prévoyant l'invasion, était en plein "exercice d 'assouplissement". Le vol retour se passa sans encombre.* »

© P-A. Tilley - 2003

Westland Lysander IIISD (V9490)
N° 161 *Squadron*
Capitaine Per Hysing-Dahl
Tempsford, 7 juillet 1944.

Au cours de l'une de ces missions, fin mai 1944, PHD a la surprise de prendre en charge un curieux colis. Quand au retour, ce colis est ouvert, on s'aperçoit qu'il contient un grand drapeau à croix gammée que des résistants ont décroché le jour même de la *Kommandantur* de Fontainebleau. Les opérations continuent après le Jour-J et, au retour d'une mission, dans la nuit du 7 au 8 juillet, PHD est abattu par la DCA alliée et doit faire un amerrissage forcé dans la Manche. Malgré le train fixe, PHD réussit à poser son avion sans trop de casse, mais deux de ses passagers vont succomber et lui-même est blessé au bras.

Du fait des risques énormes encourus au cours de ces missions, elles étaient très planifiées et les chances de réussite devaient être maximales. Les pertes en hommes ont été très limitées et il semble que 293 agents aient été déposés sur le territoire français et 410 ramenés en Grande-Bretagne. Avec l'avancée des troupes alliées sur le continent les missions sur Lysander deviennent inutiles et le type est retiré en novembre 1944. Per Hysing-Dahl aura ainsi fait une trentaine de sorties sur Lysander et une sur Hudson pendant son passage au *Flight*. Après un bref passage au *Ferrry Command*, où il convoie des avions au Moyen-Orient, il revient au N° 161 *Squadron* fin mars 1945 pour un nouveau tour d'opérations. Là il vole sur Short Stirling et survole régulièrement son pays natal, mais aussi le Danemark qui fait partie de son secteur d'activité. Il effectue l'une de ses dernières missions SOE le 6 mai 1945 en larguant des armes à ses compatriotes qui se battent dans les environs de Bergen. Son dernier vol sur Stirling intervient le 25 mai. Il finit la guerre avec le grade de capitaine.

Épilogue

À la fin de la guerre, Per Hysing-Dahl entre en politique après un intermède de quelques années dans l'industrie. Sa carrière politique est bien plus rapide que sa carrière de pilote et il entre au parlement comme député en 1969. Il devient par la suite ministre de la Défense entre 1973 et 1981, puis président du *Storting*, le Parlement norvégien, entre 1981 et 1985.

En 1984, pour marquer le 40ème anniversaire du Débarquement, une grande rencontre de vétérans et de personnalités est organisée, à laquelle participent le roi Olav de Norvège et Per Hysing-Dahl, qui du fait de leur rang sont les chefs de la délégation norvégienne. Après l'inauguration du monument commémoratif norvégien à la périphérie de Caen, ils se rendent pour le déjeuner dans un château des environs. Grande est la surprise de Per Hysing-Dahl d'apprendre que ce château est celui de son ami Philippe Livry-Level. Il se souvient que Philippe Livry-Level, bien que son aîné de 20 ans, était pour lui à la fois un conseiller et un bon camarade. Il avait participé à de nombreuses missions en tant que navigateur et avait toujours une grande clef dans sa poche. « *C'est la clef de mon château en Normandie. Si nous sommes abattus au-dessus de la France, nous aurons au moins un gîte* », avait-il l'habitude de dire. À la mort de Philippe Livry-Level en 1962, son fils a repris la propriété et c'est donc lui qui reçoit ce jour-là Hysing-Dahl, qui lui dit : « *Il se sera écoulé 40 années depuis, mais j'ai fini tout de même par trouver un gîte au château de Livry-Level...* »

Per Hysing-Dahl est décédé en avril 1989.

Pertes connues sur Lysander à partir de la GB

28.01.42	138	T1508	S/L J. Nesbitt-Dufort	36
29.05.42	161	V9595	P/O A.J. Mott	36 [1]
09.11.43	161	V9723	F/O J. M. McBride	18
16.11.43	161	V9548	F/L R.W.J. Hooper	79
10.12.43	161	V9673	F/O J.R.G. Bathgate (RNZAF) (†)	02 [2]
16.12.43	161	V9367	F/O J. M. McBride (†)	36
	161	V9674	F/L S. Hankey (†)	36 [3]
01.09.42	161	V9597	S/L G. Lockhart	01
10.02.44	161	V9822	F/O J.W. McDonald (RAAF) (†)	18
03.03.44	161	V9605	F/O D.S. Bell	36
03.05.44	161	V9664	F/L L.L. Whitaker (†)	28 [4]
08.07.44	161	V9490	Capt P. Hysing-Dahl	37
04.08.44	161	V9748	F/O J.P. Alcock (†)	36 [5]

Le numéro dans la colonne de droite correspond au département français dans lequel le Lysander devait opérer.

[1] Pilote interné par la police de Vichy.
[2] Probablement abattu. Un passager tué.
[3] Perdus au cours de la même mission en GB à cause du brouillard. Deux des passagers ont aussi été tués.
[4] Abattu au-dessus de Mondésir (91), passagers (2) sains et saufs
[5] Probablement abattu par un Mosquito. Passager tué.

REÇU 5 SUR 5

Le bombardement bombardé

Plusieurs lecteurs nous ont signalé une erreur dans l'addition du tableau qui figure en bas de la page 9 de notre hors-série *Le Bombardement français*.
En fait, ce n'est pas une erreur d'arithmétique, mais un oubli. Il manque la première ligne : avions livrés avant le 10 mai.

De Pierre Dumollard :
Je viens de lire avec intérêt et attention votre dernier hors-série sur le bombardement français. Je crois qu'aucun travail aussi conséquent n'avait jamais été réalisé sur le sujet. Bravo. J'ai relevé toutefois quelques détails qui m'apparaissent comme des incohérences :
Page 28 (13/03/40) :
« La nuit du 12 au 13 marque la 1ère sortie opérationnelle de l'Amiot 354, lorsque le n° 34 [...] survole les environs de Maastricht pour une reconnaissance. »
Page 41 (20/05/40) :
« Le I/21 touche également 4 Amiot 354 neufs (n° 34 à 38). »
Le n° 34 n'est plus neuf s'il a déjà été utilisé en opérations.

On ne peut que souscrire à votre logique. En effet, il s'agissait du n° 30.

Page 45: « Deux Glenn du I/63 effectuent un transport de fonds entre Le Bourget et Lille. [...] L'équipage du n° 38 est tué. »
Même page plus bas: « Vers 16h30 décollent 3 Glenn du II/62 et 3 autres du II/63 [...]. Les avions du II/63 sont assaillis par des Bf 109 qui descendent en flammes le n° 38. »
Descendu 2 fois dans la même journée (avec 2 affectations différentes), ça fait beaucoup pour un seul avion !

La seconde fois concerne l'équipage du lieutenant Duffort du II/63, abattu à bord du n° 70.
Avec nos excuses pour ces erreurs.

Réflexions

Au risque de paraître fastidieux, voici quelques réflexions issues de la lecture de relativement récentes livraisons de AJ.

N° 28, « Bodenplatte » : *l'auteur est trop généreux vis-à-vis de mon pays, la Belgique. Le* Squadron *164 (page 13) n'était pas une unité belge dans la RAF, même si elle était commandée à l'époque par un Belge, Rémy van Lierde. Les deux unités belges étaient les* Squadrons *de chasse 349 et 350, encore que le plus grand nombre des 630 Belges de la RAF (le plus important contingent étranger hors Polonais) servirent individuellement dans tous les* Commands *de la RAF. Le 164 était un* Squadron *financé par les Britanniques d'Argentine.*

N° 29, « Warby retrouvé » : *Egling-an-der-Paar ne se trouve pas au N-E de Münich (comme l'actuel aéroport) mais à 40 km à l'ouest de cette ville, à 20 km au SSE d'Augsbourg et à 10 km à l'est de Lechfeld. Cette dernière ville était le siège d'un important aérodrome d'expérimentation et on peut imaginer que Warburton a été descendu en train de le photographier. Un autre Egling se trouve à 20 km au sud de Münich.*

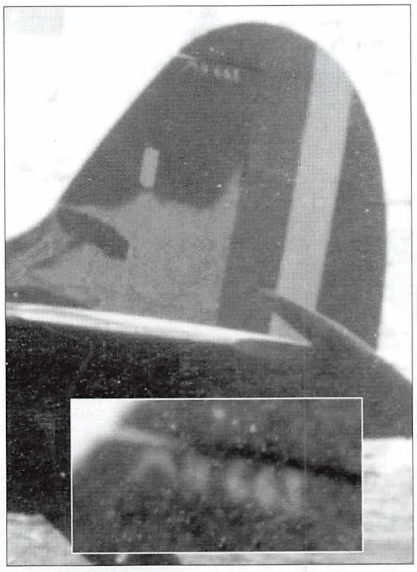
R. Anthoine (Ain)

Serial killer

Deux mots en passant au sujet des Spit du II/7 en page 69 du dernier numéro.
Peut-on me confirmer le serial MJ345, car on ne retrouve aucune autre appartenance à ce groupe pour les serials *MK, ML, NM, PL ou encore PV345 ?*
D'autre part, je serais curieux de savoir comment on réalise le tour de passe-passe qui permet de faire passer un Spit du 2/33 serial *MJ897, codé « Y », au II/7 avec le code « P » et un hypothétique* serial *MH663.*

G. Fruchard (64)

Le *serial* MJ345 est suivi d'un point d'interrogation. Malheureusement, nous n'avons pas trouvé la photo montrant l'autre côté. Le MJ345 a bien été cédé à l'armée de l'Air. C'est tout ce que nous pouvons en dire.
Le *serial* MH663 est loin d'être hypothétique. Il est peint en haut de la dérive, là où notre dessinateur, emporté par son élan, a indiqué par erreur « MJ897 ». Ce numéro de série apparaît clairement sur la photo de la page 70, quoique clairement ne soit pas l'adverbe le plus approprié...



Messerchmitt 110

Je lis votre revue avec intérêt depuis un moment. Je vous félicite pour la qualité des articles publiés. Étant assez intéressé par la Luftwaffe, j'aurais trois questions à vous poser à propos du Messerschmitt Bf 110 :
– était-il un appareil aussi mauvais qu'on l'a dit ou est-ce l'effet de la propagande alliée, notamment pendant la bataille d'Angleterre ?
– ya-t-il eu des as allemands sur Bf 110 ?
– que faisaient les Allemands des séries dépassées comme les Bf 110C et D lorsque le E sortait des chaînes ? Modifiaient-ils les modèles anciens ou les utilisaient-ils encore ? J'ai lu quelque part qu'ils les donnaient à leurs alliés hongrois et italiens.

O. Berger (91)

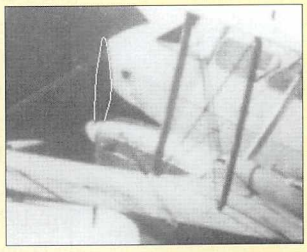
En ce qui concerne la première question, nous avons répondu en grande partie dans l'article « Le chasseur lourd, quadrature du cercle » paru dans le n° 30. Un avion n'est ni bon ni mauvais dans l'absolu, ses qualités au combat ne peuvent se mesurer que de manière relative par rapport à ses adversaires et en fonction des conditions d'emploi. Le fait que le Bf 110 fut probablement le meilleur chasseur de nuit de la Seconde Guerre mondiale démontre qu'il possédait des qualités indéniables.

Il y a eu des as sur Bf 110, à la fois dans la chasse lourde diurne (*Zerstörer*) et dans la chasse de nuit. En ce qui concerne la première catégorie, le premier d'entre eux est le *Major* Eduard Tratt († 22.02.44) qui a remporté 38 victoires avec les ZG 26 et ZG 1. Toutefois, c'est surtout dans la chasse de nuit que l'on trouve le plus grand nombre d'as sur Bf 110.

Les différences entre les modèles C, D et E sont si peu importantes qu'il est quasi certain que nombre d'anciens modèles ont été retournés en usine pour être mis aux standards les plus récents. Peu d'exemplaires ont été cédés aux alliés de l'Allemagne et la plupart des anciens modèles ont terminé leur carrière dans les écoles. Toutefois, les pertes étaient si importantes que, finalement, la question du devenir des versions anciennes était directement résolue par la RAF et l'USAAF !

Le mystère du DH.89 résolu

M. Morel de Creteil (94) nous signale que le nez du DH.89 était entier, mais que sur la photo son extrémité est simplement cachée par la pale d'hélice !
Si l'on en trace le contour sur l'image, on s'aperçoit que notre ami lecteur a tout à fait raison.



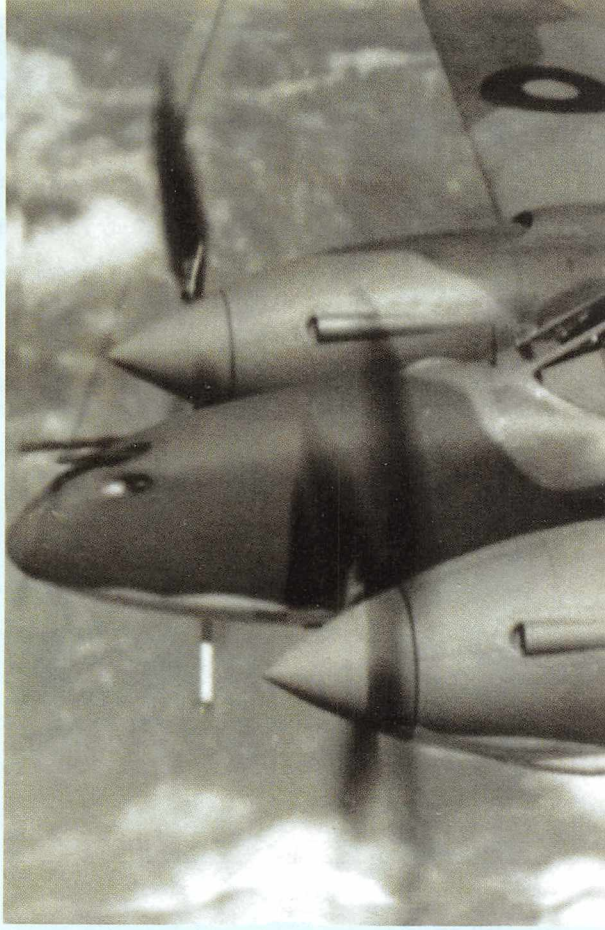
Hudson kiwi

Concerne l'article « Amerrissage à Vella Lavella » de Philippe Listemann paru dans Aéro Journal n° 20 (8-9/2001) p.35 .
Félicitations pour votre journal. Je ne sais pas si deux ans n'est pas un délai un peu long pour faire une remarque sur un article mais en relisant l'article susmentionné, je viens de me rendre compte qu'il comportait une petite erreur.
En effet, le NZ2072 n'était pas un Hudson VI mais bien un III ou un IIIA. En effet, toutes les données (Air International et sites sur les musées aéronautiques de Nouvelle-Zélande) s'accordent à dire que la RNZAF a mis en service :
6 Hudson V : NZ2001 à NZ2006
30 Hudson III et 54 IIIA : NZ2007 à NZ2090
et 4 Hudson VI : NZ2091 à NZ2094
Le NZ2035 survit d'ailleurs dans un musée technique à Auckland.
Ceci dit, encore bravo et continuez à nous fournir des articles sur des sujets sortant des sentiers battus.

Philippe Cantinaux (Bruxelles)

Livré sans son principal atout, le turbocompresseur, le Lightning I est rapidement rejeté par la RAF. Seuls cinq P-38 seront utilisés en Grande-Bretagne sous les cocardes anglaises, dont un exemplaire très spécial.

Andrew Thomas

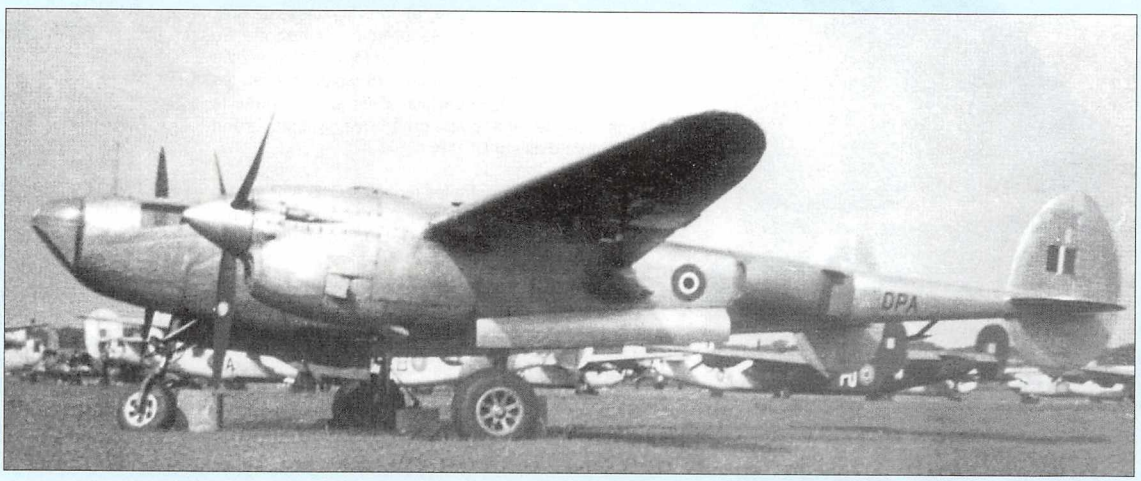


BIEN QUE CONSTRUIT en moins grand nombre que ses contemporains, le Lockheed P-38 Lightning n'en n'a pas moins été un redoutable avion de chasse. L'AAF l'a utilisé sur tous les théâtres d'opérations et son grand rayon d'action a été très apprécié dans le Pacifique où il a détruit plus d'avions japonais que n'importe quel autre avion américain. Cependant, le Lightning a été fort peu utilisé par les autres nations et rarement comme chasseur, mais plutôt comme avion de reconnaissance.

Les origines du Lightning remontent à 1937 et le prototype accomplit son premier vol en janvier 1938. Malgré la perte du XP-38 le 11 février 1939 et différents problèmes de mise au point, l'Air Corps a tôt fait de commander 13 YP-38 en avril 1939 et 66 P-38 peu de temps après la déclenchement de la guerre en Europe. Les Français et les Anglais, qui recherchent des avions de combat, s'intéressent au P-38 et placent une commande conjointe pour 667 avions en mai 1940. Les Anglais ne pensent au départ ne prendre en compte que 250 chasseurs, ayant des projets nationaux en cours de développement et manifestant finalement peu d'intérêt pour cet appareil [voir AJ-16 pour de plus amples détails].

Dans un souci de standardisation, le moteur du Curtiss H-81 (P-40 Tomahawk), c'est-à-dire l'Allison V-1710-C15 de 1 150 cv est choisi pour équiper les Lockheed 322, mais sans les turbocompresseurs. À la capitulation française de juin 1940, la Grande-Bretagne hérite les Lockheed 322 et leur attribue les *serials* AE978 à AF744, les 143 premiers étant des Lightning Mk. I, équivalents au P-38E, les autres des Mk.II, équivalents au P-38G. La différence entre des deux modèles est la présence du turbocompresseur dans la version Mk.II.

Le premier Lightning Mk.I (AE978) est livré en décembre 1941 et trois, les AF105-107 [1], sont envoyés en Grande-Bretagne pour y subir des tests au sein du A&AEE. Ce sont en fait les seuls Lightning qui voleront sous les cocardes



Un oiseau rare par excellence, ce P-38J 44-23517 à Lichfield au cours de l'été 1945. Les lettres « DPA » n'ont pas été identifiées. (Photos, collection de l'auteur)

LES ÉCLAIRS BLEUS

anglaises, à part quelques exemplaires aux États-Unis qui seront utilisés pour différents essais. Parmi eux figure le seul Lightning II aux couleurs anglaises, le AF221, qui sera laissé à la disposition du constructeur.

En Grande-Bretagne, le AF106 est utilisé pour tester les qualités de vol du Lightning qui sont jugées globalement satisfaisantes. Cependant, la vitesse maximale plafonne à 483 km/h, au lieu des... 643 annoncés, en raison de l'absence des turbocompresseurs et d'un optimisme de bon aloi au sein des services commerciaux. Ce genre de déconvenue a déjà eu lieu avec les Airacobra [cf AJ-13]. Les deux autres Lightning sont aussi testés, le AF107 passant au RAE à Farnborough et le AF105 chez Cunliffe-Owen pour des essais d'équipement. Malgré tout, le Lightning est finalement rejeté par la RAF, d'abord parce que le Beaufighter remplit correctement sa tâche et ensuite parce que le Mosquito vient d'entrer en service. Les 140 autres exemplaires du Lightning I sont rétrocédés aux Américains qui les utilisent comme avions d'entraînement avancé en tant que RP-322 jusqu'au milieu de 1943. À partir de cette période, les Américains disposant de suffisamment d'avions, dont des « vrais » P-38, les RP-322 sont progressivement déclassés et les derniers sont maintenus en état de vol jusqu'au printemps suivant. À cette époque, ils servent principalement au sein des 981st et 982nd *Training Flying Squadrons* sur la base de Williams en Arizona.

Malgré ses deux moteurs contrarotatifs qui alourdissent quelque peu la maintenance, le RP-322 a néanmoins rendu de bons services, remplaçant dans les écoles les P-38 qui ont ainsi pu être libérés pour rejoindre les unités de combat. Quant à l'intégralité du contrat du Lightning II, il est annulé en août 1942. Des trois machines livrées à la RAF, le AF107 est rétrocédé à l'AAF en Grande-Bretagne le 2 décembre 1942, les deux suivant le même chemin en juillet 1943.

Un P-38 bien spécial

En 1944, le N° 5 *Group* du *Bomber Command* est devenu autonome par bien des aspects, ayant par exemple ses propres *Pathfinders*. Parmi ses bases, on trouve la N° 54 *Base* qui a été créée le 1er janvier 1944 et qui contrôle les bases de Coningsby, Metheringham et Woodhall Spa. Au milieu de l'année 1944, cette unité est commandée par l'*Air Commodore* Sharp. Il a auparavant servi comme officier de liaison au sein de l'état major de la 8th *Air Force* et quand il a quitté ce poste pour la prendre le commandement de la N° 5 *Base*, il est parti avec un P-47 « prêté » par les

Un Lightning Mk. I en vol de réception aux USA. Repris par les Américains en tant que RP-322, le AE979 servira jusqu'en juin 1944 comme avion d'entraînement.

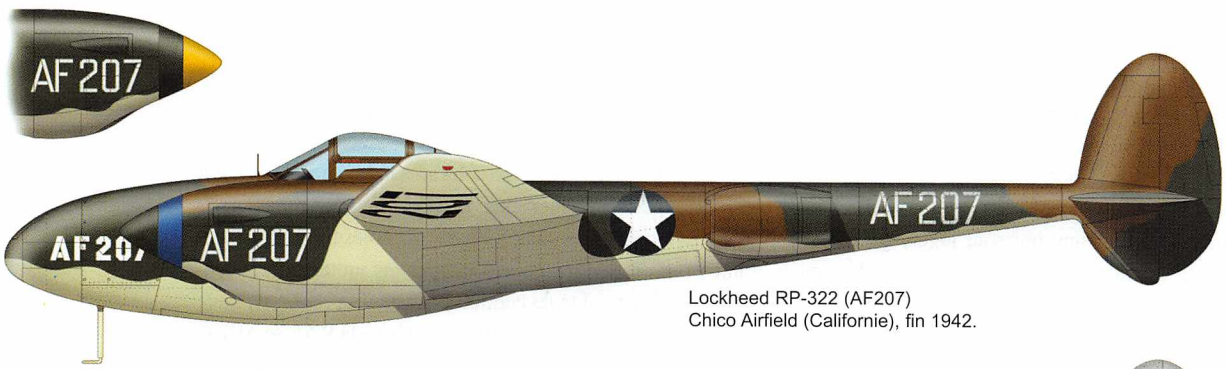
Le AF105 peu après son arrivée en Grande-Bretagne en 1942.

Américains. Cependant, comme le P-47 ne correspond pas vraiment à ses goûts, il l'échange contre un P-38J-20 (s/n 44-23517) flambant neuf qui lui est remis au milieu de l'été 1944. À cette époque, le *Bomber Command* est fortement engagé dans des missions de soutien au profit des troupes alliées présentes en Normandie et les Lancaster de la N° 54 *Base* exécutent de nombreuses missions diurnes au-dessus de la France. Au cours de la première semaine d'août 1944, le P-38 de Sharp, piloté par le *Squadron Leader* Owen fait alors plusieurs missions en compagnie des Lancaster, quoique son rôle exact reste obscur. En effet, il est difficile de déterminer s'il a effectué des missions d'escorte pure ou s'il a servi de marqueur.

Le 6 août 1944, un second P-38 arrive à Coningsby pour une série de tests. Il s'agit du P-38L-1 44-24360 qui est souvent appelé « PB-38 », car il a été modifié en recevant un nez transparent. Dans ce nez se trouve un viseur Norden manipulé par un bombardier. Cet avion peut recevoir deux réservoirs supplémentaires sous la section centrale de l'aile, même si dans cette configuration il doit manifestement décoller en surcharge. Cet avion, qui a gardé ses cocardes américaines, ne porte aucun *serial*, probablement pour des raisons de sécurité. On sait peu de choses sur les missions effectuées par ce « PB-38 », seulement que le *Squadron Leader* Owen l'a piloté a plusieurs reprises pour des essais dont la nature n'a pas été révélée. Au moins une mission officielle a été effectuée le 15 août 1944 par le fameux *Wing Commander* Guy Gibson (VC), alors officier à l'état major de la N° 54 *Base*. Le « PB-38 » fait partie d'un dispositif comprenant 94 bombardiers qui attaquent Deelen.

Le « PB-38 » est retourné à l'AAF à la fin du mois d'août mais malgré son bref passage, il a laissé des traces à l'état major de Coningsby. De ce fait, le P-38J 44-23517 part dans les jours qui suivent à Langford Lodge pour y être modifié en biplace avec un nez transparent. Quand il revient à la mi-septembre, non seulement il a été modifié en biplace, mais les officiers de l'état major de Coningsby ont la surprise de voir qu'un système Loran et Gee et deux radios VHF ont été installés ! L'avion a été peint en *PRU-blue* avec les cocardes britanniques réglementaires. L'avion entre vite en service opérationnel et Owen pilote cet avion lors du raid nocturne du 23 septembre 1944 sur l'Allemagne. Cependant peu de choses ont filtré sur l'utilisation de cet avion, mais on sait qu'il a été apprécié par les quelques privilégiés qui ont pu le piloter. Malheureusement, quand l'*Air Commodore* Sharp quitte la N° 54 *Base*, il part avec son avion dont on perd ensuite la trace. On ne le retrouvera qu'après la guerre dans un énorme dépôt à Lichfield en train d'attendre son sort final.

[1] Les archives américaines ne concordent que pour les AF105 et AF106. Selon cette source, le AF108 aurait été envoyé au Royaume-Uni et le AF107 serait resté aux USA. (NRLR)



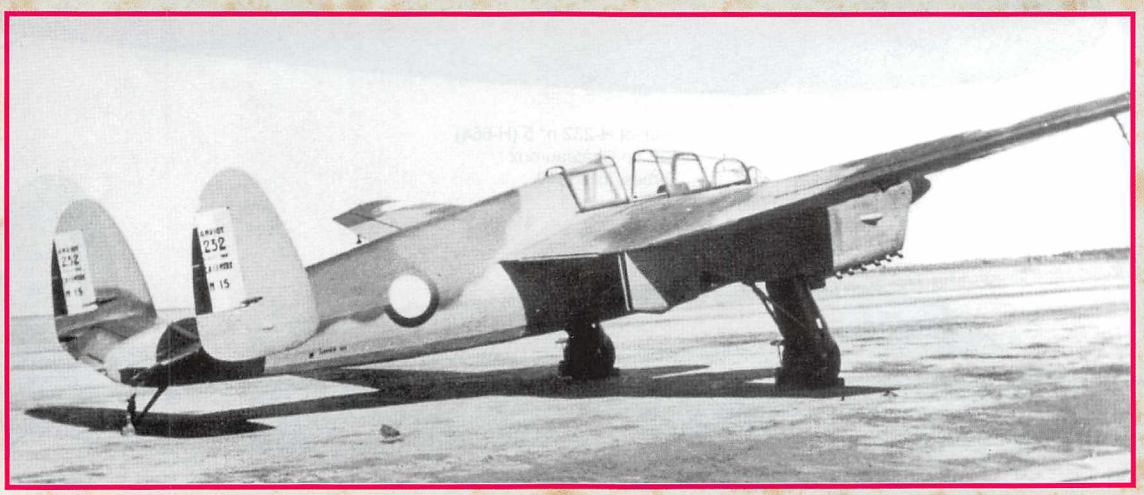
Lockheed RP-322 (AF207)
Chico Airfield (Californie), fin 1942.

Lockheed P-38J (44-23517)
Lichfield, été 1945.

© P-A. Tilley - 2003

HANRIOT H-232

Philippe Listemann



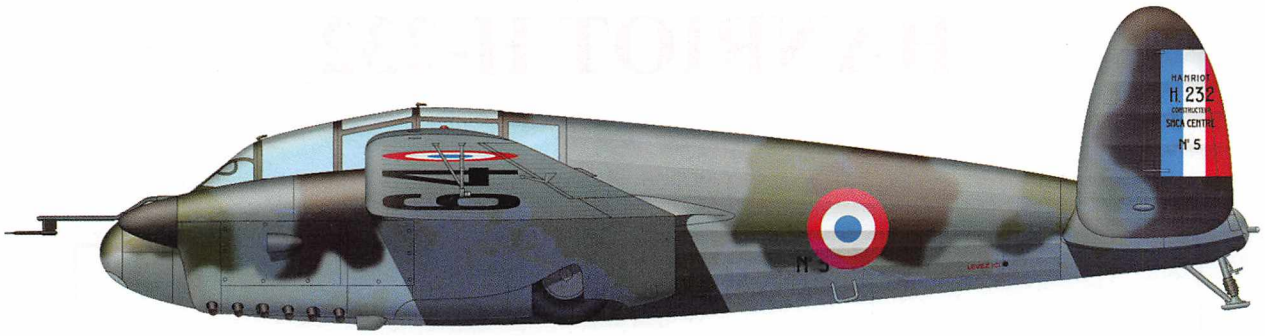
Le Hanriot H-232.2 n° 15 photographié à Istres en mai 1940. (Collection J. Mutin)

À la fin des années trente, il apparut nécessaire de disposer d'un avion d'entraînement moderne équipé des nouveaux dispositifs comme le train rentrant, les hélices à pas variable et les volets de courbure. Jusqu'alors, les centres d'instruction au bombardement (CIB) devaient se contenter de machines périmées provenant des groupes de première ligne. Or, la nouvelle génération de bombardiers en commande en France et aux États-Unis exigeait un surcroît de travail de la part du pilote que les machines de l'ancienne génération ne pouvaient pas enseigner.

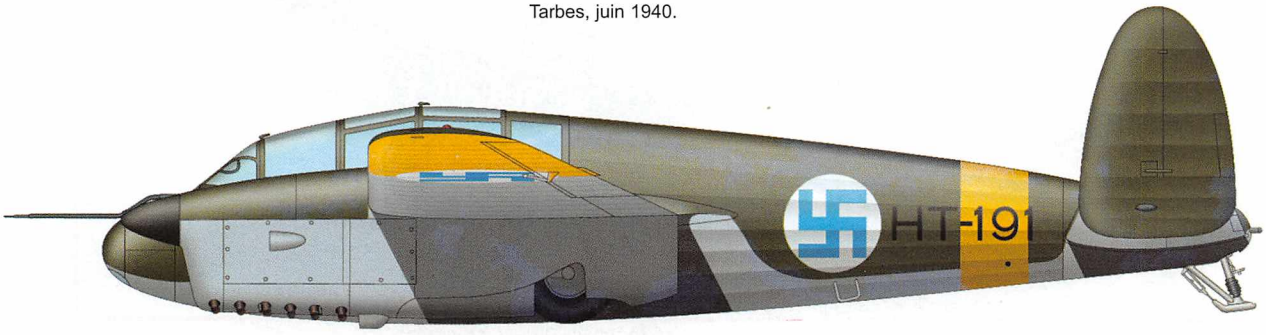
La société Hanriot, localisée à Bourges et intégrée à la SNCAC, étudia dans ce cadre le Hanriot H-230, un avion d'entraînement aux multimoteurs, qui vola en juillet 1937. La réussite n'étant pas au rendez-vous, le dessin fut amélioré et, après différentes tentatives – comme le H-231 de mai 1938 – un modèle définitif fut proposé sous la dénomination de Hanriot H-232, prêt à la fin de 1938. Le prototype 01 (H-792) fut d'ailleurs exposé au salon de l'Aéronautique qui se tint à Paris à cette époque. L'armée de l'Air commanda une version bidérive à quarante exemplaires sous la dénomination de H-232.2 (matricules H-660 à 679 et H-585 à 606). La production commença à la fin de l'été 1939, mais fut suspendue pour donner la priorité au montage des Curtiss 75. Elle reprit en décembre et les premiers avions furent livrés à l'armée de l'Air en février 1940. On ignore si les quarante exemplaires ont tous été construits avant l'armistice, le plus haut numéro de série retrouvé étant le n° 34. Pour sa catégorie, c'était un avion performant avec ses 335 km/h en vitesse de pointe, en tous points supérieur aux LeO 20 et autres Farman 60 affectés aux CIB. Le H-232 fut le seul avion d'entraînement multimoteur moderne dont disposa l'armée de l'Air en 1940.

Les CIB furent logiquement les premiers à recevoir les Hanriot, mais la prise en compte resta lente car, sur 19 avions ayant été livrés au 10 mai 1940, 13 étaient toujours en attente d'affectation. On retrouve les n° 2, 3, 11 et 12 à la 51ème escadre de bombardement qui les avait touchés dès le mois de mars 1940. Ils servirent à l'instruction des pilotes en cours de transformation sur Breguet 693. Deux de ces avions furent accidentés au cours de cette période. Le n° 2 fut réformé après un accident survenu le 15 mars 1940; suite à une rupture de vilebrequin, le lieutenant Lebourg dut faire un atterrissage de fortune non loin de son terrain du Luc. Le n° 3, aussi en service au I/51, fut victime d'un accident au décollage le 31 mars également au Luc, le pilote, le lieutenant Ancel, s'en sortant indemne. Si le n° 2 fut réformé le 15 avril, le n° 3 put être réparé mais fut victime d'un autre accident à l'EAA 301 le 9 avril, ce qui mit un terme définitif à sa courte carrière. Après le déclenchement de l'offensive allemande, les affectations s'accélérèrent et, au 20 mai 1940, le CIB de Châteauroux disposait de 17 Hanriot, 7 autres étaient en attente d'affectation et un dernier, le n°15 se trouvait à Istres [1].

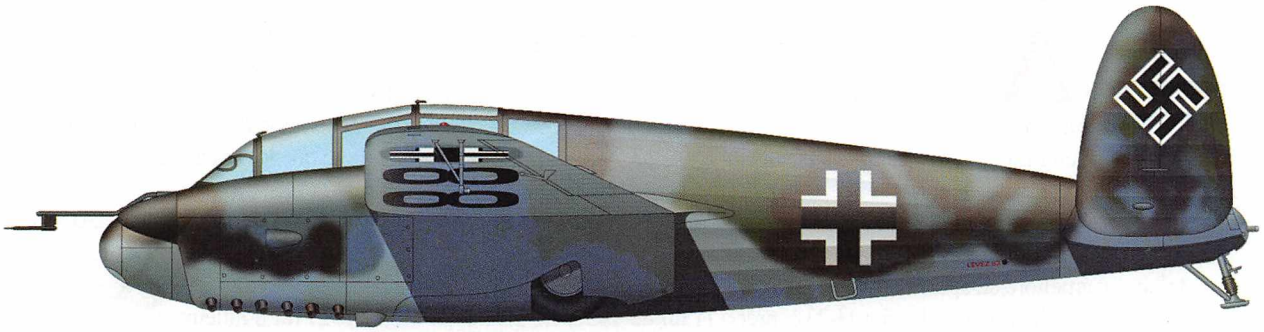
Le n° 9 fut endommagé le 4 mai au cours d'un vol d'entraînement, mais la situation évolua peu pendant la campagne de mai-juin 40 et les Hanriot suivirent le repli général. Cependant, les H-232 du CIB de Châteauroux connurent une série d'accidents, le n° 22 le 18 mai, le n° 18 le 21 mai, le n° 7 le 25 mai et le n° 1 le 17 juin 1940, ce dernier lors du repli vers le terrain de Tarbes. Les n° 9 (à réformer) et 22 (en cours de réparation) furent laissés sur place et récupérés par les Français après le retrait des Allemands de Châteauroux.



Hanriot H-232 n° 5 (H-664)
CIB de Châteauroux
Tarbes, juin 1940.



Hanriot H-232 n° 21 (HT-191)
T-LeLv 17
Karvia, automne 1941.



Hanriot H-232 n° 24 (H-588)
Chef des Ausbildungswesen der Luftwaffe
Brandenburg-Briest, 1940.

© P-A. Tilley - 2003

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

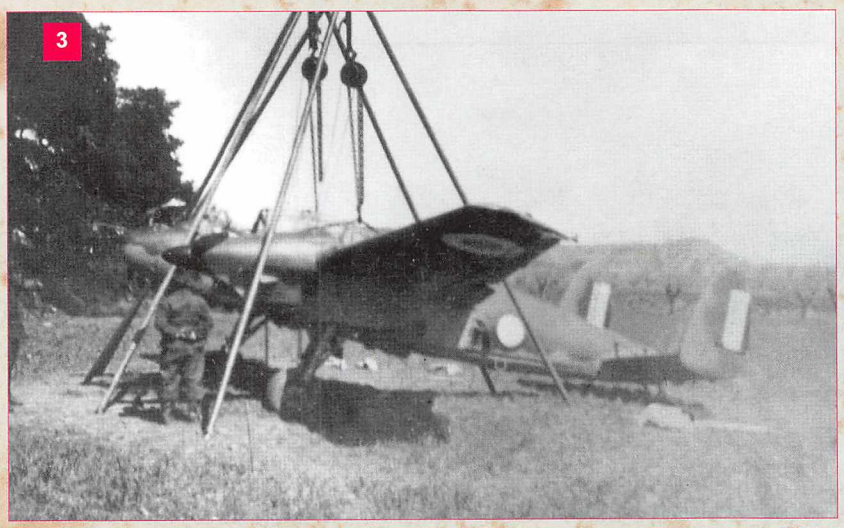
Type : bimoteur biplace d'entraînement au bombardement (catégorie EB2).

Moteurs : deux Renault 6Q de six cylindres en ligne refroidis par liquide, développant 220 cv chacun au décollage.

Perfomances : vitesse maximale, 335 km/h à 1 000 m; vitesse de croisière, 250 km/h à 1 200 m; temps de montée à 2 000 m, 4 mn; plafond pratique, 7 500 m; distance franchissable, 1 000 km.

Poids : à vide, 1 655 kg; maximum en charge, 2 187 kg.

Dimensions : envergure, 12,76 m; longueur, 8,55 m, hauteur, 3,44 m.



Légende des photos

1 – Le n° 1 après son accident survenu le 17 juin 1940 lors du repli du CIB de Châteauroux sur Tarbes.
(Collection J. Mutin)

2 – Le n° 27 du CIB de Châteauroux après son repli sur Tarbes-Ossun, photographié après l'entrée en vigueur de l'armistice.
(Collection P. Rivière)

3 et 4 – Le n° 5 du GBA I/51 au Luc, au printemps 1940. L'appareil survivra à la tourmente et sera stocké à Tarbes.
(Collection J. Moulin)

5 – N'apparaissant dans aucun recensement établi après l'armistice, le n° 4 fut probablement abandonné sur un terrain de la zone occupée. (Collection J. Mutin)

6 – Le Hanriot HT-193 peu après sa prise en compte par le T-LeLv 17.
(Collection J. Mutin)

7 - Le dernier H-232.2 existant, le HT-191, revêtu des nouvelles marques de nationalité finlandaises, est en train de pourrir dans une décharge après la fin de la guerre.
(Collection P. Rivière).

Pour le reste, une dizaine d'avions supplémentaires semble avoir été construite dont sept ou huit pris en compte par l'EAA 301 avant l'armistice. La plupart se retrouvèrent en zone non occupée, mais quatre Hanriot H-232 repliés (n° 21, 23 à 25) sur Bordeaux, qui servait d'annexe à l'EAA 301, furent capturés par les Allemands.

Après l'armistice, les Hanriot survivants furent placés dans des hangars en attendant une évolution de la situation. Le recensement du 10 juillet fait apparaître 17 Hanriot H-232.2 stationnés à Tarbes et 4 à Bergerac. Il n'y a pas de trace d'une demi-douzaine d'avions qui ont été soit perdus pendant la tourmente de juin 1940 soit radiés de l'inventaire établi au cours de l'été 1940 [2].

Au 1er avril 1942, 19 furent recensés à Bergerac et un à Toulouse. Six mois plus tard, les avions stationnés à Bergerac avaient déménagé : 13 étaient partis à Agen, 5 à Istres et un dernier au MGAA. La présence du Hanriot H-232.2 à Istres était due au fait qu'un an auparavant, l'armée de l'Air avait pensé utiliser ce modèle comme remorqueur de cibles, projet qui fut abandonné par la suite. En fait, les Hanriot restèrent bloqués jusqu'à l'invasion de la zone libre. Les vingt avions existants furent saisis par les Allemands. Ne trouvant aucune utilité à ce petit nombre d'avions dont le manque de pièces détachées allait poser un problème à court terme, ils décidèrent de les ferrailler.

Photographié au Bourget peu après la chute de la France, ce H-232.2 attend d'être transféré à Brandenburg-Briest. (Collection Ph. Couderchon)

Sur les quatre exemplaires (n° 21 et 23 à 25) saisis à Bordeaux, au moins trois furent transférés en Allemagne, où l'on sait que l'un d'entre eux vola sous les couleurs de la Luftwaffe, le n° 24 (H-588), à Brandeburg-Briest au cours de l'été 1940. On ne connaît pas le sort du n° 25. Fut-il envoyé avec les autres ou, endommagé, fut-il ferraillé à Bordeaux ?

L'acquisition des Hanriot par la Finlande n'avait rien de surprenant. Ce pays s'y était en effet intéressé dès la fin de 1938 au point de commander un prototype (le n° 02, matricule H-793). Les avions finlandais ne devaient pas servir à l'entraînement, mais à l'attaque au sol. Si le prototype fut bien construit en 1939, il fut saisi par les Français qui le transformèrent en H-232.2 n° 01. L'option d'achat portant sur 22 appareils ne fut bien sûr pas honorée et l'affaire s'arrêta là.

Mais les Allemands qui se retrouvaient avec trois exemplaires sur les bras cherchèrent à s'en débarrasser. Ils proposèrent aux Finlandais d'en faire l'acquisition à bon prix. Les Finlandais, qui manquaient de tout, décidèrent d'acquérir le lot en vue de soulager les deux Anson survivants qui servaient d'avions d'entraînement sur multimoteur. Ils reçurent les matricules finlandais HT-191 à HT-193. Préparés à Brandeburg-Briest, ils prirent le chemin de la Finlande le 19 juillet 1941, pilotés par des équipages finlandais venus les prendre en compte. Malheureusement pour le lieutenant K. Kuula, le moteur gauche du HT-192 fit des caprices au décollage. En voulant se poser, il aperçut au dernier moment une ligne à haute tension qu'il essaya d'éviter, mais l'avion décrocha et s'écrasa. Si Kuula parvint à s'extraire de l'épave, son mécanicien, E. Leppä, fut tué. Les deux autres Hanriot H-232.2 arrivèrent en Finlande sans encombre et entrèrent en service au T-LeLv 17 dès la fin du mois d'août. Les deux avions changèrent régulièrement d'affectation et passèrent aux LeLv 46 et 48 comme avions de perfectionnement. Le 28 août 1942, le HT-191 fut endommagé à l'atterrissage suite à l'affaissement du train. Il demeura longtemps indisponible mais fut finalement réparé. Il n'effectua qu'un seul vol par la suite, le 2 juillet 1945, avant d'être stocké. Ce fut le dernier vol connu d'un H-232.2.

Le HT-193 ne fut guère plus chanceux, car il fut victime d'une panne du moteur droit le 15 février 1945. Le capitaine R. Vilkuna ne put éviter un banc de neige lors de l'atterrissage d'urgence à Tampere. L'avion ne fut pas réparé. Au total, les deux Hanriot n'avaient accumulé que 435 heures de vol, ce qui était peu pour près de quatre années d'utilisation. Cela s'explique aussi par le fait que les Finlandais avaient été confrontés au manque de pièces détachées. Les deux avions stockés furent finalement radiés des listes le 2 janvier 1950 et ferraillés.

[1] N° 01, 1, 4 à 9, 12 -14, 16 -20, 22 au CIB Châteauroux, 3 (en cours de réforme), 10, 11, 21, 23 -25 à l'EAA 301.
[2] À Tarbes on retrouve les n° 01, 5, 6, 8, 10, 12-14, 17, 19, 20, 26, 27, 29, 30 et 32. Le n° 4 est à Pau, les n° 2, 31, 33 et 34 à Bergerac. Il existe au moins la trace du n° 31 à Toulouse en 1941 et du n° 33 aux essais le 6 juillet 1942 à Bergerac. D'autres sources font état de 25 H-232 au 20 juillet 1940, dont 22 disponibles, 1 indisponible et 2 réformés ou en instance de l'être.

Le GC III/7

Officiellement constitué en date du 1er mai 1939 par prélèvement sur les GC I/7 et II/7, le GC III/7 quitte Dijon pour Ambérieu au moment de la mobilisation. Il n'y reste pas longtemps et se retrouve sur le terrain de manœuvre de Chambarran, près de Marcilloles, lors de la déclaration de guerre. Il connaît encore deux autres aérodromes avant de se stabiliser à Vitry-le-François, où il est rattaché au Groupement n° 22 de la ZOAE.

La « Drôle de Guerre » va se passer sans grand relief pour le III/7 qui ne surveille pas un ciel très encombré d'avions allemands. Il ne se passe pour ainsi dire rien, ou pas grand chose. Les rares rencontres avec des avions ennemis sont souvent écourtées pour des raisons techniques, comme le 21 novembre où l'adjudant-chef Bertrand attaque un Do 17 :

« *Ma patrouille se trouve à la verticale d'Alberstroff, altitude 8 000 mètres. J'attaque l'appareil par l'avant, en venant du soleil et environ 200 mètres au-dessus. À 80 mètres, étant en parfaite position de tir et apercevant nettement la croix noire du fuselage, j'appuie sur la détente; aucun projectile n'est parti.* »

Le 22 novembre, le sous-lieutenant Delarue intercepte un He 111 de la 3.(F)/121. Il ajuste une courte rafale avant que ses armes ne s'enrayent. Profitant de l'aubaine, le Heinkel franchit la frontière belge. Delarue est crédité d'une victoire probable, mais ce qu'il ne sait pas, c'est que le He 111 s'est finalement écrasé quelques minutes plus tard.

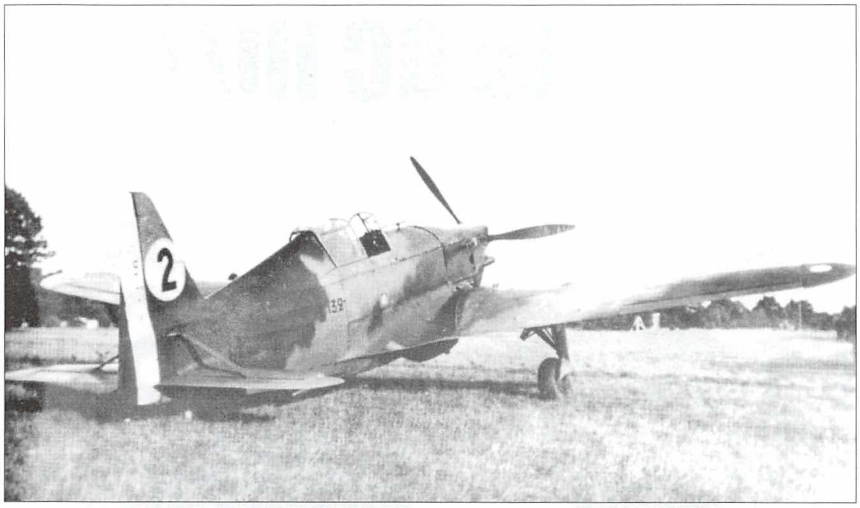
En début d'après-midi, deux patrouilles triples, envoyées sur l'axe Assweiler-Bénestroff, se heurtent à douze Bf 109 du I./JG 51. Une patrouille est mise à mal : le sergent Guillaume doit poser sur le ventre son avion en feu et l'adjudant Littolff gagne Azelot avec un appareil en dentelles.

La victoire contre le sergent Guillaume est attribuée à l'*Oberleutnant* Hermann-Friedrich Joppien, dont l'avion endommagé par le sergent-chef Jacquin, capote à l'atterrissage. Une fois encore, cette victoire n'est pas homologuée.

Le 1er décembre, le lieutenant Lancrenon, l'un des meilleurs pilotes du groupe, se tue accidentellement au cours d'un exercice de combat tournoyant. Un mois plus tard, le 3 janvier, la 6ème escadrille perd le sergent Cahen, dont l'avion a pris feu spontanément et s'est écrasé au sol.

Le 31 mars 1940 est une journée particulièrement cruelle pour le III/7. Quinze MS.406, répartis en cinq patrouilles étagées de 8 000 à 6 500 mètres, participent à une mission de destruction générale entre St-Avold et Hambach. Le dispositif arrive sur zone à 15h40. Le capitaine Lacombe, qui conduit la patrouille haute, constate que son inhalateur ne fonctionne plus. Risquant l'asphyxie à 8 000 mètres d'altitude, il pique brutalement pour tenter de réparer son masque vers 4 000 mètres. Faute de radio efficace, le reste de la patrouille, croyant à une manœuvre tactique, pique à la suite de son chef. C'est à ce moment, le plus mauvais possible pour les Français, que vingt Bf 109E du II./JG 53 font leur apparition et surprennent les Morane. Le combat est bref mais meurtrier. Pas moins de sept MS.406 sont touchés à des degrés divers. Le n° 971 de l'adjudant René Chavet est abattu en flammes et son pilote tué. Le n° 811 et le n° 176 subissent un sort identique, mais leur pilote respectif, le sous-lieutenant Rupied et le sergent L'Hôpital-Navarre, parviennent à évacuer en parachute (ce dernier est brûlé et souffre d'une fracture ouverte à

Le MS.406 n° 813 (L-842) sera perdu en combat le 10 mai 1940 avec le commandant Arnoux aux commandes.
(Collection J. Mutin)



Le MS.406 n° 132, photographié ici fin 1939, est l'appareil dans lequel sera tué le commandant Maurice Arnoux, le 6 juin 1940. As aux cinq victoires pendant la Grande Guerre, Maurice Arnoux était un célèbre pilote de course et de records. (Collection J. Mutin)

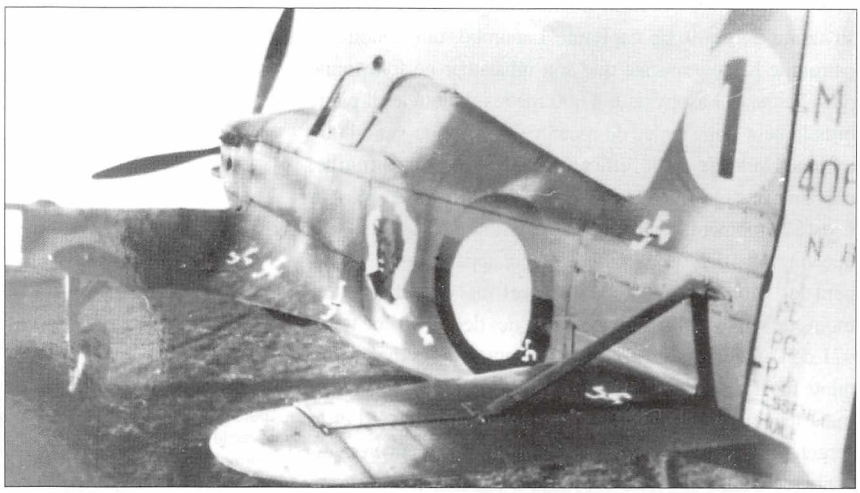
une jambe). Le n° 177 du sergent-chef Morlot a été endommagé, mais il peut se poser à Metz. Le sous-lieutenant Renaud (n° 212) a le pouce gauche sectionné par un obus; il se pose dans un champ. Le sergent-chef Dvorak, qui pose son n° 229 dans la nature, ne se plaint que de quelques éclats dans le coude gauche. Enfin, le n° 806 du sergent Bodin n'est que légèrement endommagé.

Du côté allemand, sept victoires sont partagées entre l'*Oberleutnant* Heinz Bretnütz (trois) et les *Hauptmann* von Maltzahn, *Leutnant* Gerhard Michalski, *Unteroffizier* Werner Kauffmann et *Feldwebel* Albrecht Baun.

La seule et unique victoire homologuée au III/7 pendant la « Drôle de Guerre » est remportée le 11 avril. Le Do 17 de la 4.(F)/122 abattu près de Wez est en fait partagé entre le sous-lieutenant Delarue (III/7), les sous-lieutenant Boitelot et sergent-chef Tallent (I/5) et les sergent-chef Boymond et sous-lieutenant Steunou (III/6).

Le 10 mai dès l'aube, des Do 17 lancent 46 bombes de divers calibre sur le terrain de Vauclerc. Un seul Morane est détruit, deux autres endommagés. Aussitôt l'alerte donnée, le III/7 passe sous le commandement du Groupement n° 23 de la ZOAN. Ayant décollé vers 5 heures en compagnie du capitaine Bouvarre et du sergent Bernardon, le commandant Maurice Arnoux attaque un He 111 isolé entre Châlons et Vitry. Il effectue deux passes, mais se fait cueillir par le mitrailleur allemand. Pare-brisé éclaté, réservoirs d'essence et de liquide de refroidissement percés, Arnoux, qui a reçu quelques éclats dans un œil, se pose dans la nature et capote. Il s'en sort indemne. Pendant ce temps, Bouvarre a attaqué un autre Heinkel. Pris dans le remous du bombardier, il doit abandonner la chasse, mais, sur la route du retour, l'avion prend feu. Il n'a d'autre choix que de sauter. Son pied heurte le plan fixe et il perd une chaussure. Il touche le sol sans encombre et est recueilli par des coloniaux qui lui offrent une paire de chaussures pour regagner son unité.

Le MS.406 n° 806, avion du capitaine Bouvarre, commandant la 6ème escadrille, porte les stigmates de sa rencontre avec les Bf 109E le 31 mars 1940, jour où il était piloté par le sergent Jean Bodin. Le « 1 » est répété sur l'extrados gauche. (Collection J. Mutin)



Dans la soirée du 10, le III/7 détache deux patrouilles à Cambrai-Niergnies en renforcement du GC III/2.

Le 11 mai, après quelques engagements infructueux dès l'aube, la patrouille d'alerte (sergents-chefs Moulène et Charles Boyer) décolle vers 6h15 pour intercepter huit He 111. En six passes, Moulène épuise ses munitions sur l'un des bombardiers qui, bien que mal en point, poursuit néanmoins sa route. Moulène le perd de vue et découvre un brasier dans un bois quelques kilomètres plus loin. La victoire sera partagée, peut-être de manière optimiste, avec les sous-lieutenants Thollon et Flandi du GC I/8. Quant à Boyer, emporté par son élan et sa fougue, il percute l'empennage d'un Heinkel, heureusement sans conséquence pour lui. Comme le veut la tradition, il sera couché sur le papier d'homologation de la victime de Moulène, bien qu'à aucun moment il n'ait attaqué cet appareil...

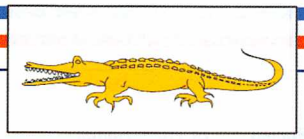
Dans la soirée, une patrouille du III/7 envoyée en renfort du III/2 participe à un combat contre des Bf 110 du I./ZG 26. Le sous-lieutenant Rupied est abattu en flammes, mais il regagnera Cambrai le lendemain après quelques péripéties.

Le 12 mai voit le III/7 engager plusieurs combats avec succès. Cela commence à 5h30, lorsque l'adjudant-chef Bertrand et le sergent Guillaume décollent pour une patrouille de surveillance. Isolé de son leader, Guillaume attaque des Do 17 près de Suippes :

« *À ce moment, 7h15, je pique sur un avion à 7 500 m; avion à double dérive (Do 17 ou Ju 86) qui est déjà attaqué par deux Curtiss. Je l'attaque en venant du soleil 3/4 arrière. L'avion vire à la verticale et à gauche. Je me place à 100 mètres plein arrière et je tire une longue rafale d'obus et de balles. L'avion pique en continuant de virer et passe sous moi. Environ 15 secondes après, il pique à la verticale, le moteur droit en feu et s'écrase dans la région de Vouziers.* »

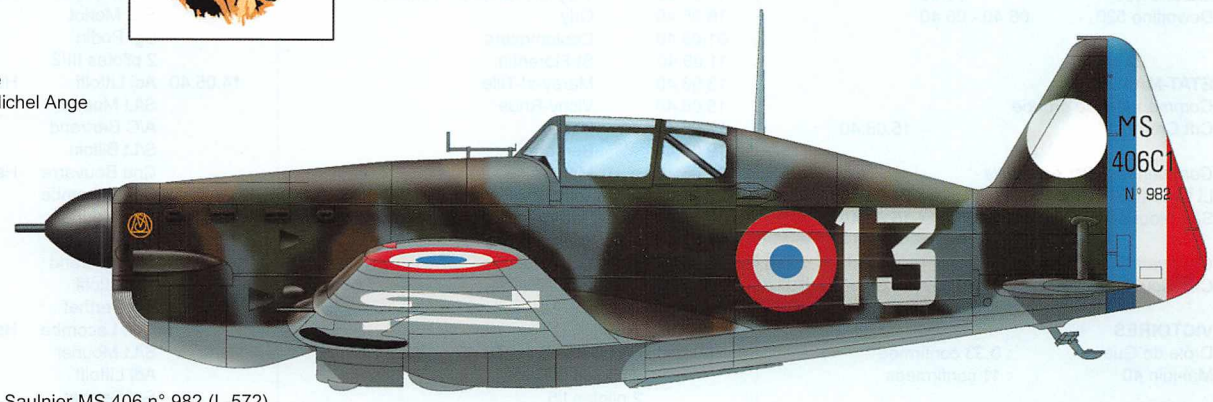
Vers 13h30, les capitaine Bouvarre, sergent-chef Moulène et sergents Boyer (Charles) et Bernardon s'en prennent à trois Do 17 qui mitraillent un embranchement ferroviaire près de Blesmes. Un bombardier est abattu, un second compté comme « probable ». Au cours de la bagarre, le MS.406 de Moulène est mis en feu, mais le pilote s'éjecte.

Envoyée sur Verdun, puis rappelée sur Vitry vers 14h30, la patrouille adjudant Littolf et sergent Charles Boyer croise la route de trois Ju 88. Littolff déclenche une attaque trois-quarts avant, soleil dans le dos, sur l'avion de tête. Touché par le tir en retour, Littolff doit dégager et rentrer au terrain. Resté seul, Boyer s'acharne sur un ailier qui, malgré une dizaine d'attaques, réussit à semer le Morane. La victoire sera ultérieurement confirmée d'une manière sans doute optimiste. De leur côté, les pilotes détachés au III/2 ont abattu un Hs 126 en collaboration. Ils rentreront à Vitry le surlendemain, mais, en attendant, ils vont se distinguer dans la journée du 13 mai. À l'aube, le terrain de Niergnies est mitraillé par quatre Bf 110. Le sous-lieutenant Rupied, en alerte, décolle et les rejoint au sud-ouest de Namur. Il en descend un, mais, lui-même victime des trois autres 110, il doit sauter en parachute. Pris pour un parachutiste allemand, il manque de peu d'être

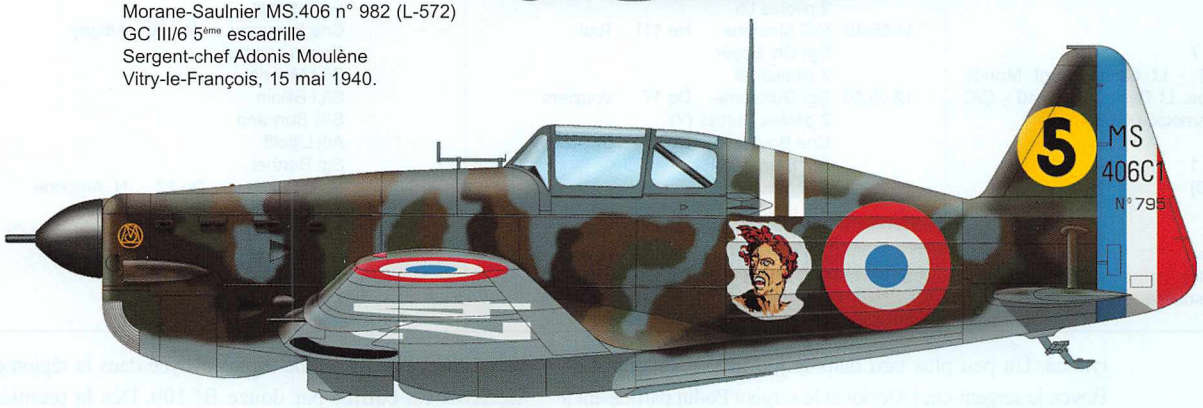


GC III/7 5ème escadrille
SPA 152 : crocodile
(insigne peu porté)

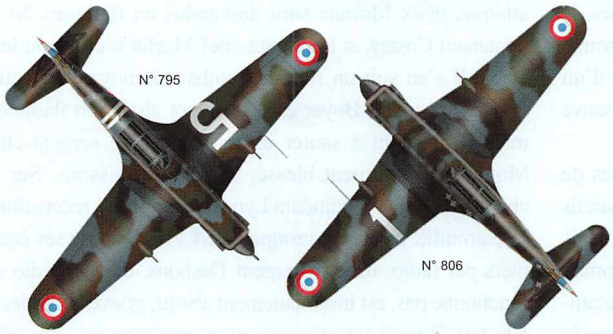
GC III/7 6ème escadrille
Détail de la furie de Michel Ange
(non homologué)

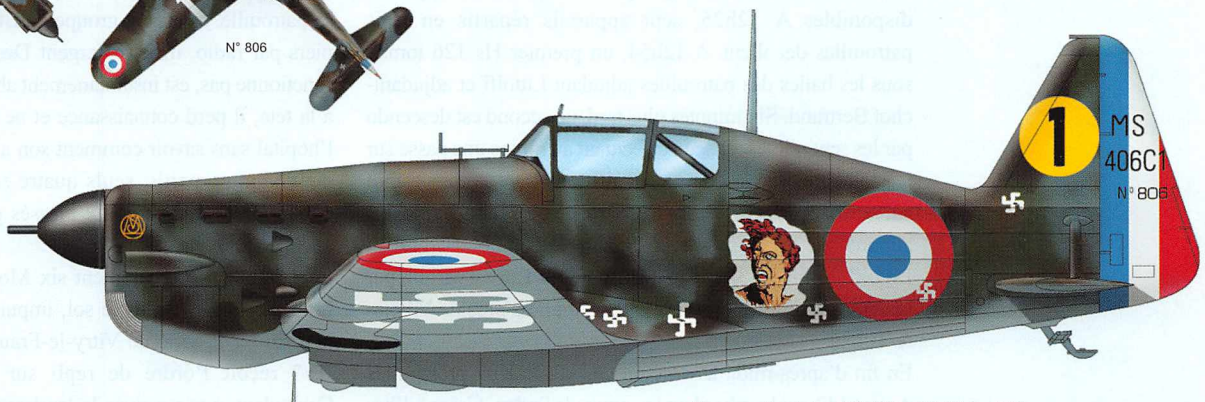


Morane-Saulnier MS.406 n° 982 (L-572)
GC III/6 5ème escadrille
Sergent-chef Adonis Moulène
Vitry-le-François, 15 mai 1940.

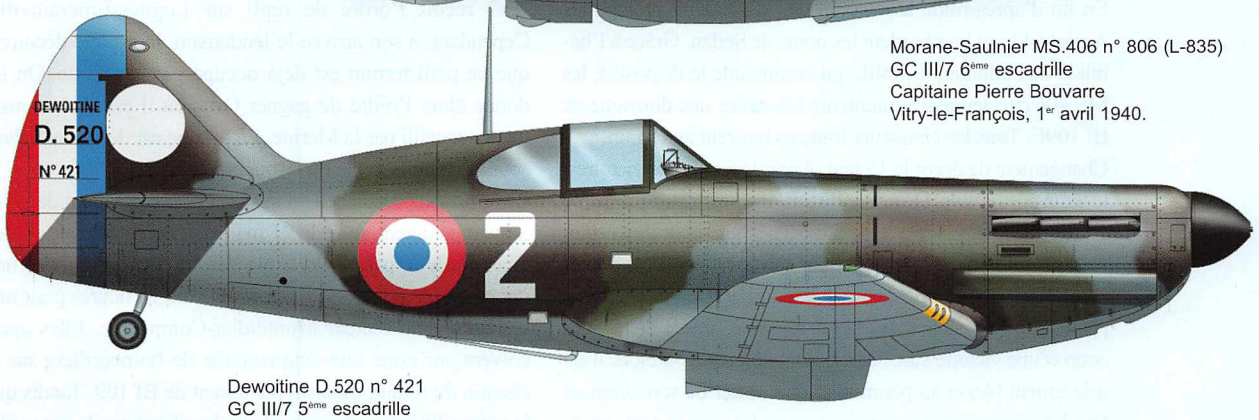


Morane-Saulnier MS.406 n° 795 (L-824)
GC III/6 6ème escadrille
Adjudant Jean Bertrand
Vitry-le-François, hiver 39/40





Morane-Saulnier MS.406 n° 806 (L-835)
GC III/7 6ème escadrille
Capitaine Pierre Bouvarre
Vitry-le-François, 1er avril 1940.



Dewoitine D.520 n° 421
GC III/7 5ème escadrille
Toulouse-Francazal, juin 1940.

© P-A. Tilley - 2003

Le GC III/7

MATÉRIEL

Morane 406 - 08.40
Dewoitine 520 06.40 - 08.40

ÉTAT-MAJOR

Commandant de groupe
Cdt Crémont - 15.08.40

Commandant 5ème escadrille
Lt Lacombe - 21.05.40
S/Lt Mourier 22.05.40 - 15.08.40

Commandant 6ème escadrille
Cne Bouvarre - 15.08.40

VICTOIRES

Drôle de Guerre : 0,33 confirmée
Mai-juin 40 : 11 confirmées

PERTES À L'ENNEMI

Tués ou disparus 7
(Adj Chavet, 31.03.40 - Lt Costey, Sgt Morlot, 15.05.40 - Cne Lacombe, Lt Dyma, 21.05.40 - C/C Kosnar, 05.06.40 - Cdt Arnoux, 06.06.40)

Prisonnier 1
(Adj Léo Boyer, 13.05.40)

TERRAINS

27.08.39	Ambérieu
02.09.39	Marcilloles (camp de Chambarran)
07.10.39	Sommesous
19.10.39	Chaumont-Semoutiers
14.11.39	Vitry-le-François - Vauclerc
18.05.40	Orly
01.06.40	Coulommiers
11.06.40	St-Florentin
13.06.40	Marey-s/-Tille
15.06.40	Vichy-Rhue
17.06.40	Ussel
19.06.40	Bergerac
21.06.40	Marignane
22.06.40	Toulouse-Francazal
30.06.40	Pau-Artiguelouve
07.07.40	Toulouse-Francazal
15.08.40	Dissolution

VICTOIRES

11.04.40	S/Lt Delarue	Do 17	Wez-Thuisy
	2 pilotes III/6		
	2 pilotes I/5		
11.05.40	S/C Moulène	He 111	Toul
	Sgt Ch. Boyer		
	2 pilotes I/8		
12.05.40	Sgt Guillaume	Do 17	Vouziers
	2 pilotes Curtiss (?)		
	Cne Bouvarre	Do 17	St Dizier
	Sgt Bernardon		
	S/C Moulène		
	Adj Littolff	Ju 88	Commercy
	Sgt Ch. Boyer		
	Adj L. Boyer	Hs 126	Huy
	S/C Morlot		
	2 pilotes III/2		
13.05.40	S/Lt Rupied	Bf 110	Hamar
	Adj L. Boyer	Hs 126	Landen
	S/C Morlot		
	Sgt Podin		
	2 pilotes III/2		
14.05.40	Adj Littolff	Hs 126	Chémery-s/-Bar
	S/Lt Mourier		
	A/C Bertrand		
	S/Lt Billoin		
	Cne Bouvarre	Hs 126	Chémery-s/-Bar
	Cne Lacombe		
	S/Lt Mourier		
	S/Lt Billoin		
	S/C Bertrand		
	Adj Littolff		
	Sgt Berthet		
	Cne Lacombe	Hs 126	Vendresse
	S/Lt Mourier		
	Adj Littolff		
	Sgt Berthet		
	Cne Bouvarre	Hs 126	Attigny
	Cne Lacombe		
	S/Lt Mourier		
	S/Lt Billoin		
	S/C Bertrand		
	Adj Littolff		
	Sgt Berthet		
15.05.40	Lt R. Challe	Do 17	N. Argonne
21.05.40	Sgt Berthet	Bf 109	Senlis
20.06.40	Adj Littolff	Hs 126	Argenton-s/-Cr.
	S/Lt Mourier		
	S/Lt Feuillerat		
	7 pilotes I/1		

lynché. Un peu plus tard dans la journée, l'adjudant Léo Boyer, le sergent-chef Morlot et le sergent Podin participent à la destruction d'un Hs 126. Toutefois, tiré depuis le sol, le Morane de Boyer prend feu et l'appareil s'écrase. Assommé par le choc, Boyer reprend connaissance au milieu d'un brasier et s'échappe, transformé en torche vivante. Il est sauvé par des soldats allemands arrivés sur les lieux.

Au matin du 14 mai, malgré le retour des patrouilles de Cambrai, le potentiel du groupe n'est que de 13 appareils disponibles. À 12h25, sept appareils répartis en trois patrouilles décollent. À 12h54, un premier Hs 126 tombe sous les balles des patrouilles adjudant Littolff et adjudant-chef Bertrand. Six minutes plus tard, un second est descendu par les sept pilotes, chacun effectuant au moins une passe sur le malheureux avion de reconnaissance dont la queue finit par se briser en vol. À 13h12, un troisième « mouchard » est attaqué par les patrouilles capitaine Lacombe et adjudant Littolff. Enfin, à 13h25, un quatrième Hs 126 est assailli par les trois patrouilles et s'écrase dans un bois près de Villers-le-Tilleul.

En fin d'après-midi, associé au GC I/3, le III/7 protège les Amiot 143 qui bombardent les ponts de Sedan. Grâce à l'habileté de l'adjudant Littolff, qui commande le dispositif, les MS.406 parviennent à maintenir à distance une douzaine de Bf 109E. Tous les chasseurs français rentrent au terrain.

Changement de décor le 15 mai. Après le temps des victoires, le temps des deuils. De retour de mission, une patrouille triple est déroutée dans la région de Ste-Ménéhould pour intercepter un peloton de Do 17. Emporté par son impétuosité, le lieutenant René Challe engage seul le combat. Dès la première passe, son Morane est touché. Il réussit à rendre coup pour coup et une victoire sûre lui sera homologuée. Toutefois, il est grièvement blessé au poumon et doit sauter de son avion en feu. La campagne est terminée pour lui, cependant, on le retrouvera quelques années plus tard au *Normandie-Niémen*.

Vers 12h40, une patrouille triple envoyée dans la région de Mézières est coiffée par douze Bf 109. Dès la première attaque, deux Morane sont descendus en flammes. Ni le lieutenant Costey, si le sergent-chef Morlot n'évacuent leur avion. Il s'en suit un furieux combat tournoyant au cours duquel le sergent Boyer est également abattu en flammes, mais il parvient à sauter en parachute. Le sergent-chef Moulène, légèrement blessé, se pose à Soissons. Sur le chemin du retour, l'adjudant Lyon, qui a réussi à reconstituer sa patrouille, croise un groupe de Bf 110. Il alerte ses équipiers par radio, mais le sergent Deshons, dont la radio ne fonctionne pas, est instantanément abattu; grièvement blessé à la tête, il perd connaissance et ne recouvre ses sens qu'à l'hôpital sans savoir comment son avion s'est posé. Sur les neuf Morane partis, seuls quatre sont rentrés. Le groupe déplore deux tués et deux blessés graves et n'a remporté aucune victoire.

Le 16 mai, avec seulement six Morane en état de vol, le groupe regarde depuis le sol, impuissant, des Heinkel 111 bombarder la ville de Vitry-le-François. Le 17 au soir, le III/7 reçoit l'ordre de repli sur Lognes-Émerainville. Cependant, à son arrivée le lendemain, le groupe découvre que ce petit terrain est déjà occupé par le GC I/6. On lui donne alors l'ordre de gagner Orly, où il est chaleureusement accueilli par la Marine. Le groupe est désormais placé sous la responsabilité du Groupement n° 21.

Les missions se succèdent sur un rythme plus lent dans les jours qui suivent, mais le 21 mai est à nouveau une journée chargée. Une patrouille triple basse (neuf avions) et une double haute (six avions) décollent vers 18 heures pour une couverture du secteur Montdidier-Compiègne. Elles aperçoivent sur zone une cinquantaine de bombardiers sur le chemin du retour, escortés par autant de Bf 109. Tandis que la patrouille basse s'en prend aux bombardiers, la patrouille haute se charge des Messerschmitt – à un contre dix. Dès le

début, l'engagement se transforme en une série de combats tournoyants individuels. Le sergent Berthet, blessé à une jambe, touche l'un de ses agresseurs qui commet l'erreur de le dépasser. Le 109 se met à fumer et tombe comme une pierre. Berthet, s'apercevant que l'essence se répand dans la carlingue, coupe le contact et se pose train rentré près de Senlis. Il ne regagnera son unité qu'après l'armistice.

Deux pilotes ne rentrent pas. Le capitaine Lacombe, grièvement blessé, a sauté en parachute, mais celui-ci ne s'est pas ouvert. Le corps de son ailier, le lieutenant Dyma, est retrouvé près de Creil. Le troisième équipier, le sous-lieutenant Martin, est blessé à une jambe, mais réussit à revenir à Orly. L'autre patrouille endommage fortement un Do 17, mais le sous-lieutenant Pilâtre-Jacquin est « poivré » par un Bf 109 et doit évacuer son avion en vol.

Après deux jours de répit, les missions reprennent le 24 mai. Pendant quelques jours, les contacts avec l'aviation ennemie sont peu nombreux et infructueux. Le 31 mai, lors d'un engagement contre une formation de Bf 109, l'adjudant-chef Bertrand est descendu en flammes. Gravemement brûlé au visage et aux mains, il doit être évacué vers l'arrière.

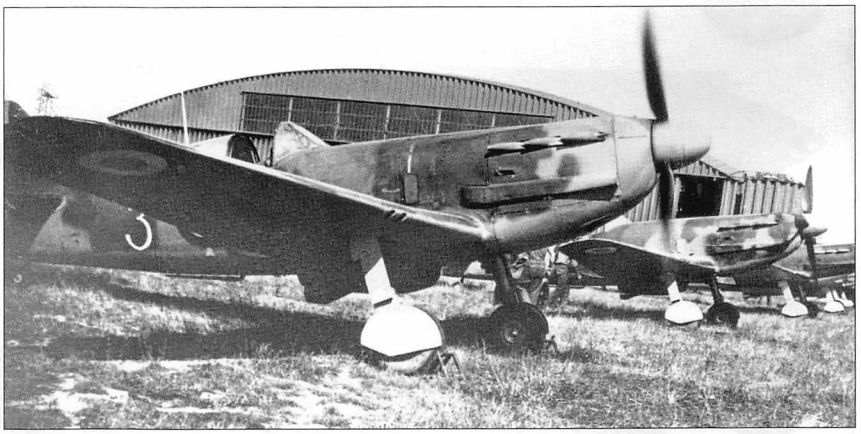
Le 1er juin, le III/7 gagne Coulommiers, plate-forme désolée et constellée de trous de bombes. Le 3 juin, il participe à la désastreuse mission « Tapir », l'interception des bombardiers allemands visant la région parisienne. Prévenues trop tard, les patrouilles ne peuvent intercepter les bombardiers à l'aller. Elles sont cependant prises à partie par des Bf 109 et dégagées *in extremis* par l'intervention opportune des D.520 du I/3. Le sous-lieutenant Martin est blessé au bras.

Le 5 juin, deux patrouilles triples du III/7 et une du I/3 décollent à 8h40 pour une mission de couverture sur la Somme. Brutalement, à 9h25, l'adjudant Littolff découvre huit Bf 109 sur sa droite. Il manœuvre pour les attaquer soleil dans le dos, mais il ouvre le feu de trop loin. Alertés, les 109 font face. Le caporal-chef Kosnar, isolé, est abattu par deux chasseurs allemands près de Péronne. Disloqué, le dispositif français rompt le combat et regagne Coulommiers. Il manque à l'appel le sergent-chef Bodin, qui a été victime d'un malaise, ou qui, mort de fatigue, s'est endormi et dont l'avion s'est posé tout seul, sans capoter ni prendre feu...

Le 6 juin, deux patrouilles participent à la protection d'une expédition de bombardement entre Péronne et Ham. Vers 12h30, elles se font prendre en tenailles par plusieurs formations de Bf 109. Le commandant Arnoux pique sur l'une d'entre elles sans s'apercevoir qu'une autre lui tombe dans le dos. Il part à la verticale vers le sol, train sorti et heurte le sol. Il rebondit, fait un demi-tonneau, retombe sur le dos et prend feu. Maurice Arnoux, as de 14-18, célèbre pilote de raids et de records, a été tué sur le coup. Des soldats allemands passant devant sa tombe la fleuriront et lui rendront les honneurs.

Le 8 juin, quatre patrouilles sont mises à la disposition du I/6 à Lognes pour effectuer, conjointement avec le II/2, des attaques de blindés au canon. Par chance, le III/7 ne déplore que des dégats matériels (contrairement aux I/6 et II/2).

Le 9 juin, au moment où les premières patrouilles ravitaillent après leur retour de mission, une formation de Bf 109 mitraille le terrain. Plusieurs pilotes sont blessés (dont le sergent Charles Boyer, grièvement) et on compte deux tués. la soute à essence de la 5ème escadrille brûle et douze Morane, la totalité de l'effectif disponible, ont été détruits. Il reste, heureusement, les appareils indisponibles, soigneusement camouflés sous les pommiers.



Alignement de D.520 de la 6ème escadrille du GC III/7 à Toulouse-Francazal fin juin 1940. (Collection J. Mutin)

L'avance allemande contraint le III/7 à se replier sur Bray-sur-Seine dans la journée du 11. Cependant, le terrain est encombré par les bombardiers du GB I/34 et les Morane partent en fin d'après-midi pour St-Florentin... où stationnent déjà deux groupes de chasse et un de bombardement ! Le 13, il rejoint Marey-sur-Tille.

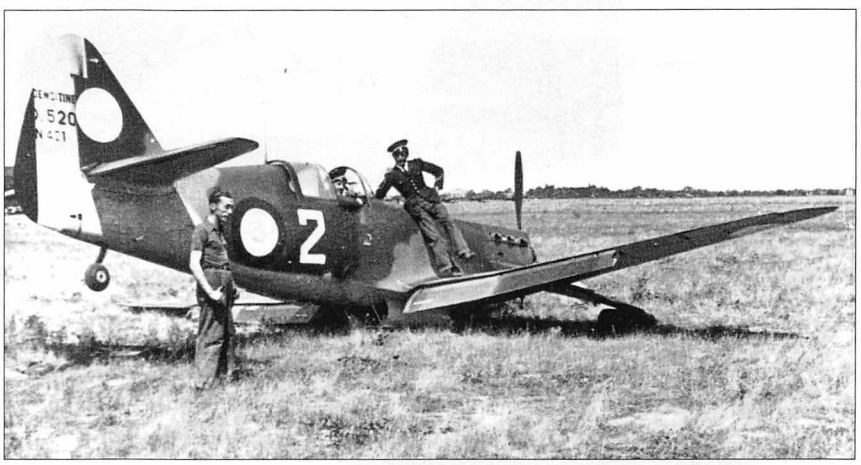
À partir du 15 commence le long exode vers le Sud. Le 19 juin, les III/7 et I/6 fusionnent, le commandement étant assuré par le commandant Crémont. À Marignane, le groupe apprend que l'état-major le cherche depuis plusieurs jours pour lui affecter 16 Dewoitine 520. Il rallie donc Toulouse dans la journée du 22. À peine descendus de leur Morane, les pilotes se ruent vers le hangar pour prendre en main leur nouvelle monture. Quatre pilotes se rendent à l'usine de la SNCASE pour convoyer quatre appareils neufs supplémentaires à Francazal. Mais, il est trop tard : le 23, les vols sont suspendus.

N'en ayant cure, les adjudant Littolff, sous-lieutenant Feuillerat et sergent-chef Moulène décollent à l'aube du 25 et rallient l'Angleterre et les futures FAFL.

Le 29 juin, les D.520 sont versés au parc de Toulouse. Le lendemain, le personnel est transféré près de Pau. Alors qu'il s'attend à être dissous, le III/7 est remis sur pied en urgence le 7 juillet, à la suite de l'affaire de Mers el-Kébir. Mais... les vols restent interdits !

Le 13 août, les D.520 sont convoyés à Châteauroux pour y être stockés et deux jours plus tard le GC III/7 est officiellement dissous.

Le D.520 n° 421 de la 5ème escadrille accidenté par le sous-lieutenant Rupied à Toulouse, le 12 août 1940. (Collection J. Mutin)



Chasseurs US

Curtiss P-40-CU
33rd *Pursuit Squadron*, 8th *Pursuit Group*
Langley Field (USA), printemps 1940.

Republic P-43A-RE (40-2918)
55th *Fighter Group*
Hamilton Field (USA), 1941.

Grumman F6F-3
VF-33
Munda (îles de la Nvie Georgie), septembre 1943.

Republic P-35
1st *Pursuit Group*
Colonel Henry Clagett
Selfridge Field (USA), 1938.

Vought F4U-1 (BuAer 02350)
VMF-213
Captain James N. Cupp
Guadalcanal (îles Salomon), juillet 1943.

Curtiss P-40F-15-CU (41-19749)
87th *Fighter Squadron*, 79th *Fighter Group*
Lieutenant Juzz Juslow
Kairouan (Tunisie), avril 1943.

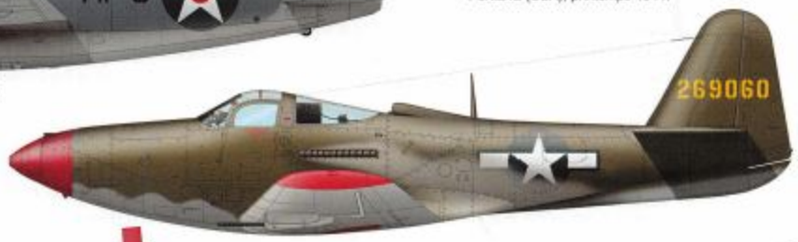
Bell P-39L-1-BE (42-4520)
91st *Fighter Squadron*, 81st *Fighter Group*
Sfax (Tunisie), mai 1943.

North American P-51D-20-NA (44-64076)
3rd *Air Commando Group*
Lieutenant J.E. Young
Ie Shima, août 1945.

Curtiss P-36C
36th *Pursuit Group*
Langley Field (USA), 1939.

General Motors FM-2
VC-79, USS *Sargent Bay*
Mars 1945.

Brewster F2A-3 (BuAer 01573)
VMF-212
2nd Lieutenant W. Carter
Ewa (Hawaii), mars 1942.



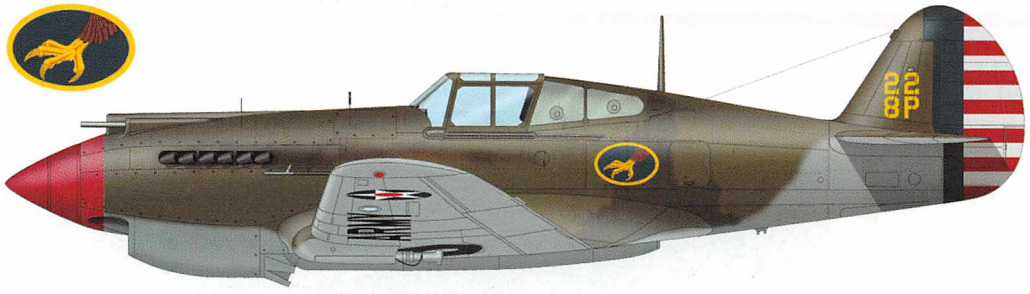
Bell P-63A-6-BE (42-69060)
432 *Base Unit*
Portland (USA), printemps 1944.

Republic P-47D-25-RE (42-26413)
56th *Fighter Group*
Colonel Hubert Zemke
Boxted (GB), août 1944.

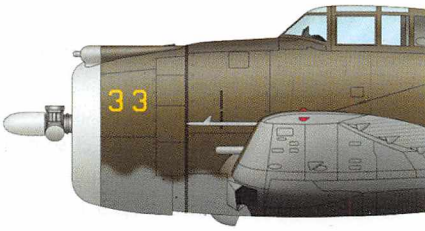
Lockheed P-38L-5 (44-25863)
431st *Fighter Squadron*, 475th FG
Captain Kenneth Hart
Lingayen (Philippines), juin 1945.

Grumann F8F-1 (BuAer 90458)
VF-18, USS *Langley*
Septembre 1945.

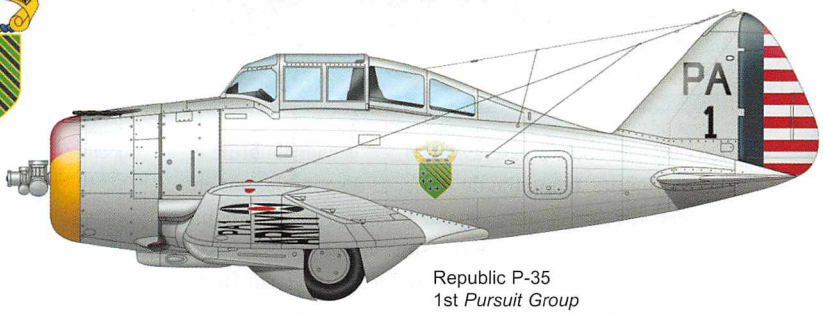
© P-A. Tilley - 2003



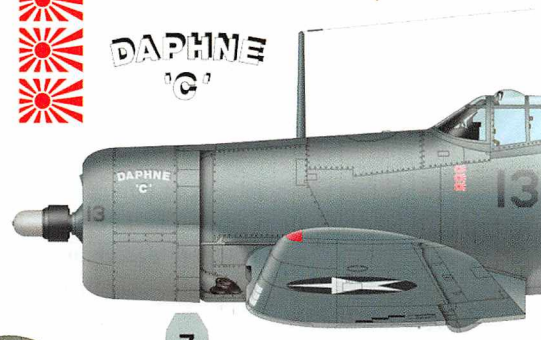
Curtiss P-40-CU
33rd *Pursuit Squadron*, 8th *Pursuit Group*
Langley Field (USA), printemps 1940.

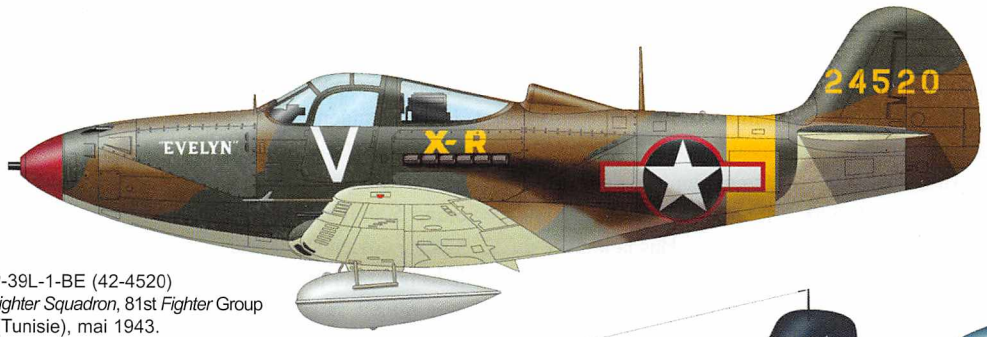


Republic P-43A-RE (40-2918)
55th *Fighter Group*
Hamilton Field (USA), 1941.

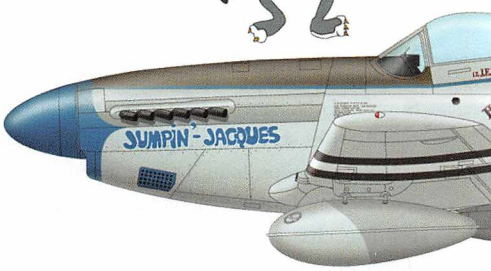


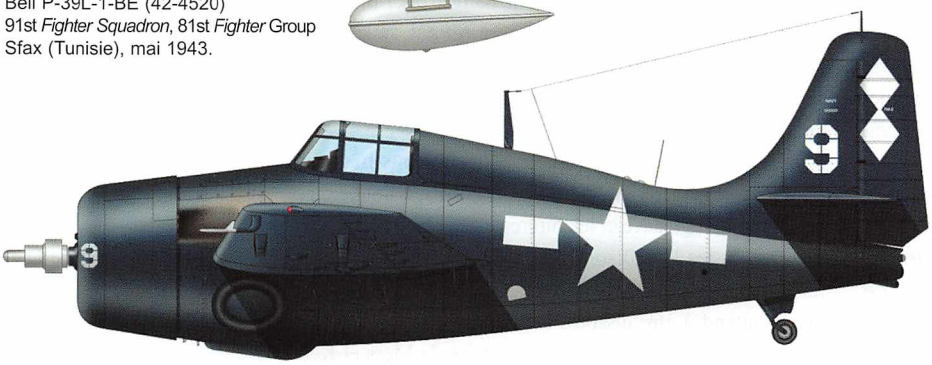
Republic P-35
1st *Pursuit Group*
Colonel Henry Clagett
Selfridge Field (USA), 1938.



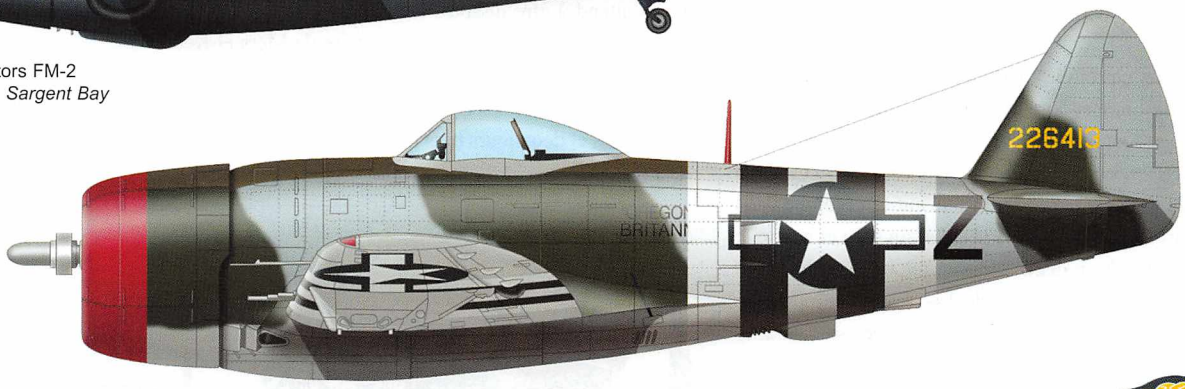


Bell P-39L-1-BE (42-4520)
91st *Fighter Squadron*, 81st *Fighter* Group
Sfax (Tunisie), mai 1943.





General Motors FM-2
VC-79, USS *Sargent Bay*
Mars 1945.

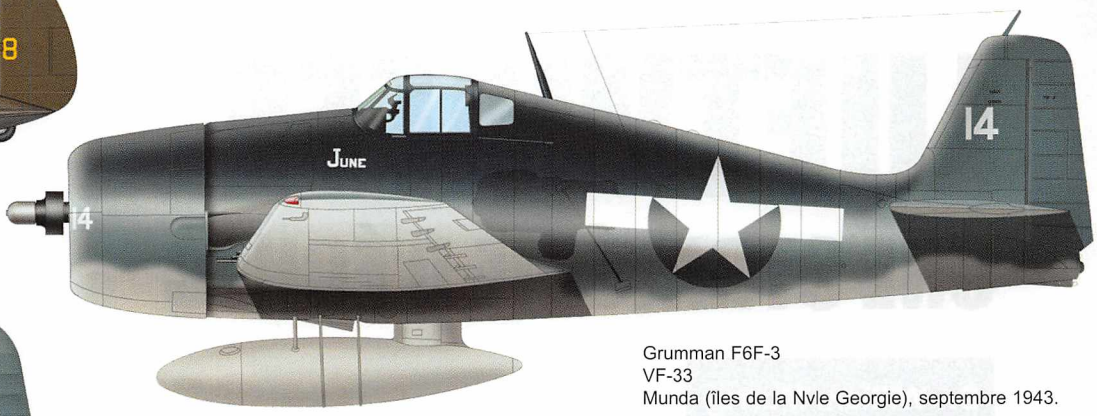


Republic P-47D-25-RE (42-26413)
56th *Fighter Group*
Colonel Hubert Zemke
Boxted (GB), août 1944.

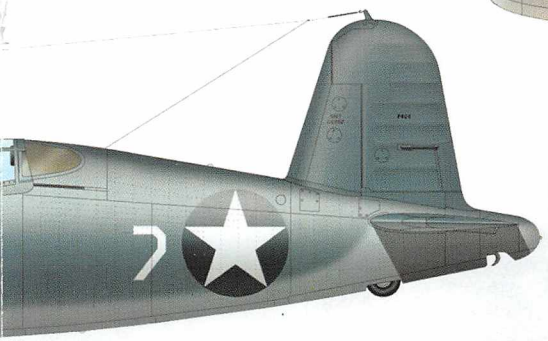
Lockheed P-38L-5 (44-25863)
431st *Fighter Squadron*, 475th FG
Captain Kenneth Hart
Lingayen (Philippines), juin 1945.

© P-A. Tilley - 2003

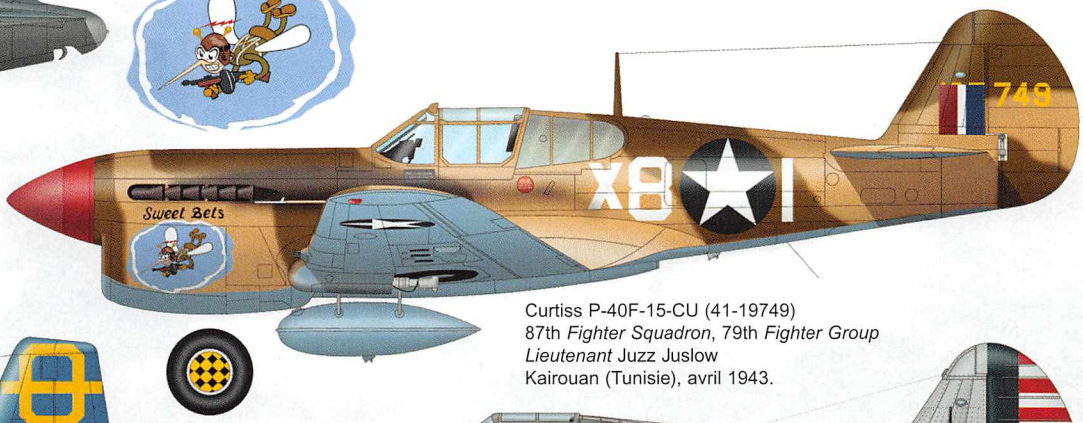
Chasseurs US



Grumman F6F-3
VF-33
Munda (îles de la Nvle Georgie), septembre 1943.

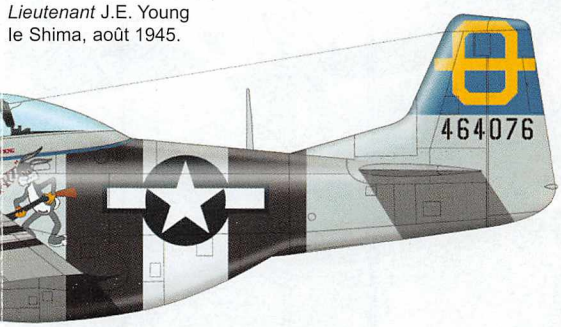


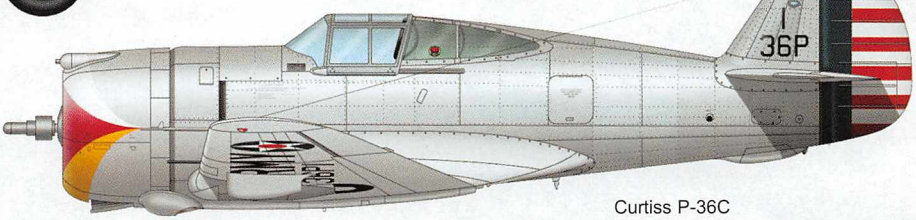
Vought F4U-1 (BuAer 02350)
VMF-213
Captain James N. Cupp
Guadalcanal (îles Salomon), juillet 1943.



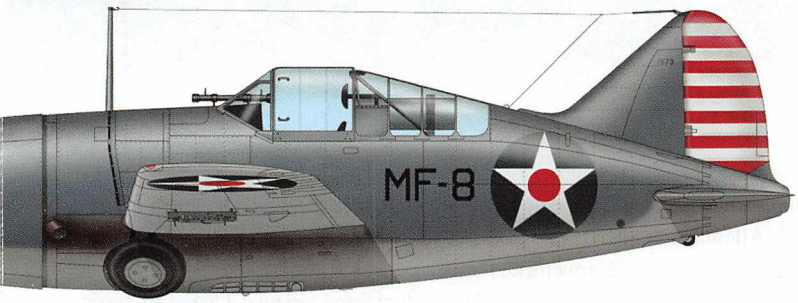
Curtiss P-40F-15-CU (41-19749)
87th *Fighter Squadron*, 79th *Fighter Group*
Lieutenant Juzz Juslow
Kairouan (Tunisie), avril 1943.

North American P-51D-20-NA (44-64076)
3rd *Air Commando Group*
Lieutenant J.E. Young
Ie Shima, août 1945.



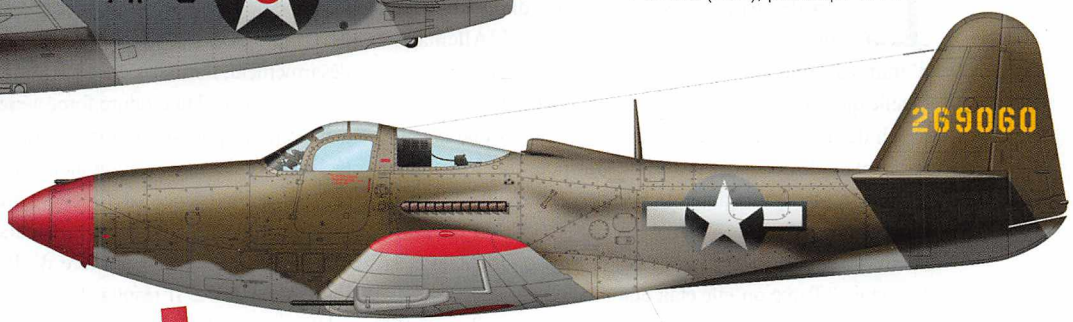


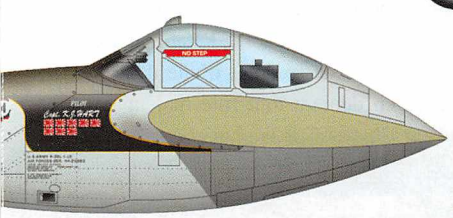
Curtiss P-36C
36th *Pursuit Group*
Langley Field (USA), 1939.



Bell P-63A-6-BE (42-69060)
432 *Base Unit*
Portland (USA), printemps 1944.

Brewster F2A-3 (BuAer 01573)
VMF-212
2nd Lieutenant W. Carter
Ewa (Hawaii), mars 1942.





Grumann F8F-1 (BuAer 90458)
VF-18, USS *Langley*
Septembre 1945.

LUFTWAFFE
UNE STRATÉGIE D'ÉCHEC

Dr. William Murray

La question de l'aviation stratégique appelait de la part des Allemands une réponse diamétralement opposée à celle des Britanniques. L'Allemagne n'était pas une puissance insulaire, mais continentale. Quelle que soit la nature d'un éventuel conflit, les armées du Reich devaient s'attendre à être engagées dans une bataille terrestre dès le début des hostilités. Que pourrait alors apporter sur un plan stratégique de bombarder Londres, Paris et Varsovie si les armées ennemies pénétraient en territoire allemand et occupaient la Silésie, la Prusse Orientale et la Rhénanie ? Parce qu'elle était entourée de puissances hostiles, l'Allemagne devait penser en termes de conflit continental. En outre, pendant toute la période du réarmement (1933-37), le régime nazi et ses conseillers militaires devaient prendre en compte la possibilité d'une attaque préventive de la part de leurs voisins avant que l'armée allemande ne soit prête. Le développement d'une arme aérienne tactique offrait un excellent moyen de compenser une infériorité numérique.

Une position confortable

Le traité de Versailles avait interdit à l'Allemagne de posséder une aviation militaire. Pendant la période du désarmement, l'armée s'était vue confier la responsabilité de remettre sur pied une future force aérienne. Quand les Nazis arrivèrent au pouvoir, Göring s'attela immédiatement à la tâche de fonder une aviation indépendante, dont Hitler allait proclamer l'existence en 1935. À sa création, la Luftwaffe reçut une injection d'anciens aviateurs de la Grande guerre, mais aussi d'un grand nombre d'officiers d'état-major de l'armée de Terre. Il résulta de cet amalgame d'excellentes relations entre la Terre et l'Air, en particulier aux échelons inférieurs. La position de Göring au sein de la hiérarchie nazie assurait à la Luftwaffe une position inattaquable sur le plan politique. Celle-ci n'avait rien à craindre non plus de la Marine en raison de sa faiblesse. De la sorte, l'état-major de la Luftwaffe n'eut pas besoin de se doter d'une doctrine justifiant son existence en déniant tout rôle majeur aux autres armes. Par ailleurs, le passé de la plupart de ses offi-

À quoi sert de bombarder Londres, Paris ou Varsovie, si pendant ce temps, les armées ennemies envahissent la Rhénanie, la Prusse Orientale ou la Silésie ?
Consciente que le conflit pour lequel elle se prépare sera continental, la Luftwaffe s'oriente vers une aviation tactique. Elle n'abandonnera pas pour autant l'idée de construire un bombardier stratégique, mais ce projet sera loin d'être prioritaire.

ciers supérieurs rendit la Luftwaffe réceptive aux besoins de la Terre.

Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, les avocats américains et britanniques du bombardement stratégique n'ont pas tari de critiques à l'encontre de la Luftwaffe, « *la bonniche de l'armée allemande* », pour son incapacité à s'être préparée à lancer des raids stratégiques. Ce point de vue est tout à fait injuste et ne tient pas compte de l'importance de la doctrine et de la préparation allemandes à la guerre aérienne. En 1936, le ministère de l'Air publia un document, intitulé *Die Luftkriegsführung*, qui fondait la doctrine sur une évaluation réaliste des avions en service dans la Luftwaffe. Cette doctrine soulignait les quatre missions majeures assignées à l'aviation : supériorité aérienne, opérations stratégiques, interdiction et support rapproché. Elle mettait en relief le fait que la Luftwaffe faisait partie d'une équipe et que la décision finale dans n'importe quel conflit ne pouvait être emportée que par les efforts combinés des trois armes. Enfin, ce document exprimait des doutes quant à la capacité du bombardement stratégique d'obtenir des résultats décisifs en détruisant le potentiel industriel de l'ennemi ou en terrorisant sa population civile.

Ainsi, les Allemands approchèrent la question du bombardement stratégique d'un point de vue beaucoup plus critique que les Britanniques. La raison tient en partie dans l'expérience allemande en Espagne. Les bombardements de terreur ont, pour la plupart, produit des effets contre-productifs. Le capitaine Heye du *Seekriegsleitung* établit un compte rendu à partir de conversations avec des officiers allemands servant en Espagne :

« *Sans tenir compte des grands succès militaires obtenus par l'emploi de la Luftwaffe dans l'appui immédiat des opérations terrestres, on reste sur l'impression que nos attaques sur des cibles de faible importance militaire, où la plupart du temps des femmes et des enfants* [...] *furent atteints, ne constituent pas un moyen efficace de briser la résistance de l'adversaire. Bien au contraire, cela semble*

Le Heinkel He 177A fut conçu dans le cadre du programme « *Bomber A* » qui succéda au « *Ural Bomber* », prouvant que la Luftwaffe conservait un interêt pour le bombardier stratégique. Le He 177 connut de nombreux et graves problèmes techniques, mais sa conception même n'était pas en cause. Une meilleure coopération entre l'industriel, les services techniques et les utilisateurs, un temps de réaction plus court de la part des ingénieurs et l'appareil aurait pu connaître une brillante carrière.
Sur la photo, un He 177A-5 à Vaerlose en mai 1945.
(Royal Danish Air Force Historical Section)

Le Dornier Do 19 (ci-dessus) et le Junkers Ju 89 (ci-dessous) étaient directement issus du programme « *Ural Bomber* » lancé à l'initiative du premier chef d'état-major de la Luftwaffe, le général Walther Wever. Ils ne survécurent pas à la disparition accidentelle de Wever en juin 1936, mais de toute manière leur sort était déjà plus ou moins scellé. Leurs médiocres performances, l'engouement de Göring pour les bombardiers en piqué et les contraintes budgétaires et industrielles ne laissaient guère planer de doute sur leur avenir. (MAP)

renforcer sa résistance. Sans aucun doute, les séquelles du raid aérien sur Guernica par la Légion [Condor] *ne rendent pas les Allemands très populaires, en particulier auprès des Basques qui, au début manifestaient des sentiments amicaux envers l'Allemagne et n'avaient aucun penchant pour le communisme.* »

Les experts allemands, plus soucieux que leurs homologues britanniques de réduire le nombre des victimes, souhaitaient également développer des mesures défensives contre les attaques aériennes, actives ou passives. Une délégation britannique, conduite par le *Major* F. L. Fraser, en visite à Berlin, rendit compte des déclarations d'un responsable de la défense passive allemande dans les termes suivants :

« *Il existait une tendance à exagérer le nombre des victimes que pourrait causer un raid aérien moderne. Il déclara que les avions hostiles devaient parcourir une longue distance à l'aller et une longue distance au retour. Les pertes aériennes seraient considérables. Il plaçait toute sa confiance dans l'aviation allemande et ses mesures de défense actives.* »

Une trop faible assise économique

Les Allemands semblent n'avoir jamais sous-estimé les difficultés liées au bombardement stratégique à longue distance. En mars 1939, le futur maréchal Albert Kesselring manifesta des doutes sur l'aptitude de la majorité des équipages à atteindre l'objectif avec quelque degré d'efficacité par mauvais temps.

Il faut cependant remarquer que les Allemands n'ont jamais abandonné de manière délibérée l'idée de développer une arme aérienne stratégique. Ces efforts furent surtout bridés par des problèmes techniques. En 1936, le ministère de l'Air envoya au pilon les prototypes des quadrimoteurs Dornier Do 19 et Junkers Ju 89 parce qu'il n'existait pas de moteur assez puissant pour leur conférer une vitesse suffisante. Toutefois, le développement du Heinkel He 177 fut maintenu parce qu'il était considéré comme le meilleur choix pour donner à la Luftwaffe une arme stratégique. En pure perte, puisque les Allemands ne réussirent jamais à résoudre les problèmes techniques inhérents à sa conception.

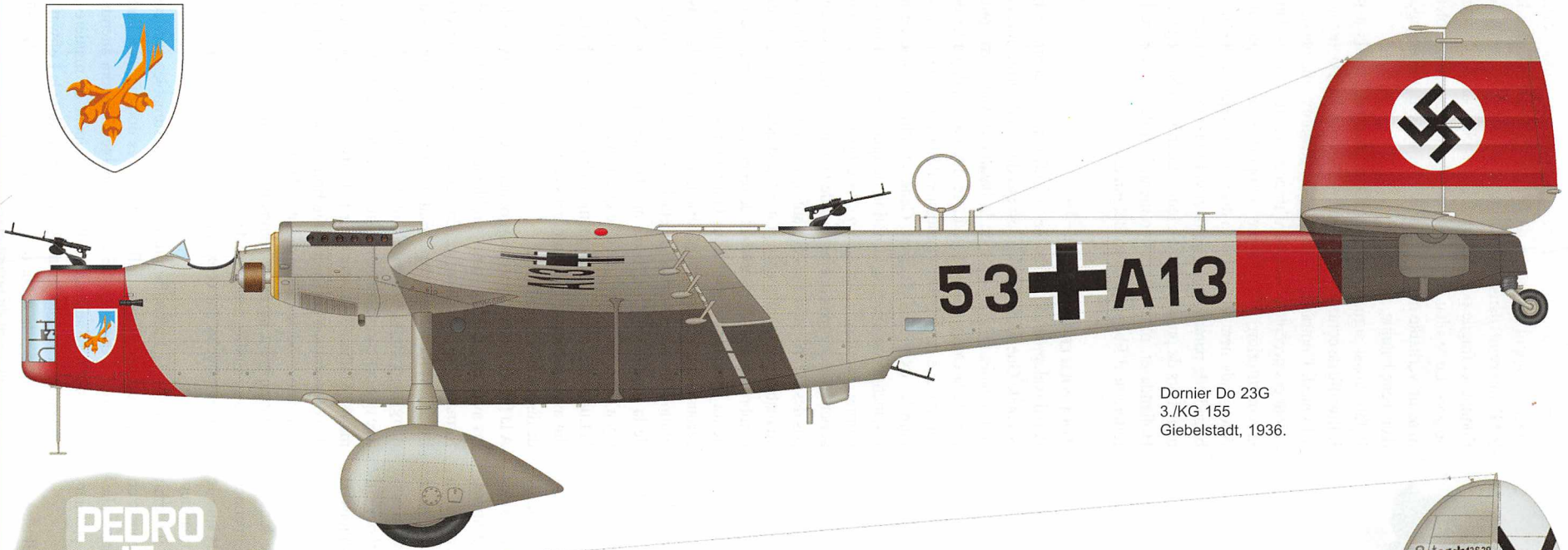
Pour évoquer la doctrine allemande, il est un élément majeur à prendre en considération; c'est sa faible assise économique. Compte tenu du poids des contraintes financières et économiques sur son réarmement, l'Allemagne pouvait-elle se permettre de constituer une force de bombardement stratégique même si elle avait disposé d'un quadrimoteur adéquat ? La réponse est, selon toute vraisemblance, non. Si l'on considère qu'en temps de guerre, un blocus pouvait la priver de tous les matériaux stratégiques dont elle avait besoin, sauf le charbon, l'Allemagne pouvait-elle se payer le luxe d'une offensive aérienne en même temps qu'elle menait une guerre terrestre ? Avant la conquête de la France en 1940, la réponse est négative. Une étude du haut commandement datant de l'automne 1939 indique sans détournement qu'une offensive aérienne contre les îles britanniques ouvrirait l'espace aérien de l'Allemagne occidentale à des raids aériens qui nuiraient aux préparatifs d'une offensive terrestre à l'Ouest. De plus, le carburant et les munitions nécessaires à une telle offensive réduiraient de manière dramatique les stocks constitués en vue des opérations terrestres.

Une étroite coopération avec les forces terrestres

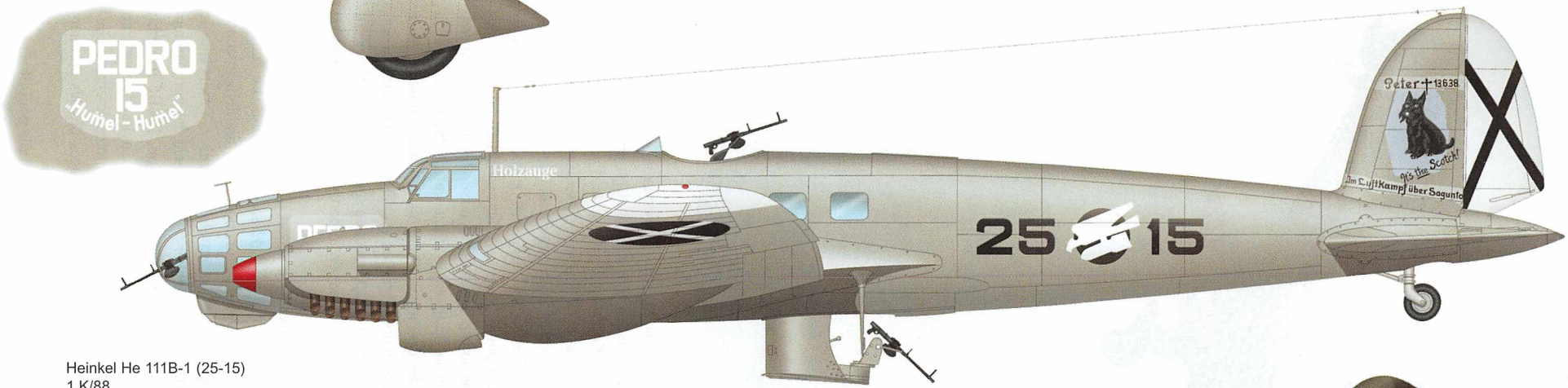
Pendant les années qui ont immédiatement précédé et suivi l'entrée en guerre, l'objectif de la Luftwaffe fut de détruire les forces aériennes ennemies dès le début des hostilités par des raids soigneusement planifiés contre leurs aérodromes et de ravir la supériorité dans l'espace aérien des zones d'opérations. Ce n'était qu'une fois cette menace éliminée que la Luftwaffe pouvait intervenir en appui des combats terrestres. Ces deux missions étaient prioritaires par rapport aux raids contre les usines et les arrières de l'ennemi.

Ce fut donc dans d'autres aspects de la puissance aérienne que le bombardement stratégique, à savoir l'appui rapproché, l'interdiction et la reconnaissance, que la Luftwaffe prépara le futur conflit. Si l'on considère les capacités des avions et la nature primitive des systèmes de navigation de l'époque, ce fut sans nul doute une stratégie avisée. Les enseignements de la guerre d'Espagne influèrent sur le développement de la Luftwaffe en matière de tactiques de combat, même si les Allemands s'impliquèrent finalement assez peu dans cette guerre civile. Il est intéressant de noter que la Luftwaffe se montra assez souple pour expérimenter l'utilisation du canon de *flak* de 88 mm comme arme antichar.

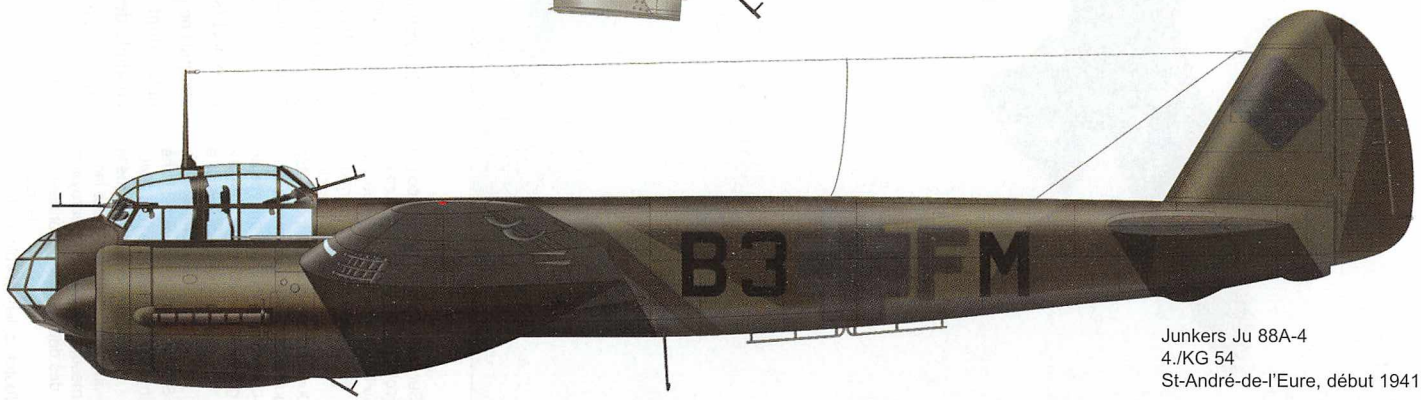
La doctrine allemande liait de manière étroite les opérations de la Luftwaffe à celles de l'armée de Terre. Tout au long des années trente, la défense de l'espace aérien constitua une préoccupation majeure, de manière à ce que la mobilisation puisse se dérouler sans interférence. Les premiers plans mirent l'accent sur l'appui de l'infanterie non motorisée sur un champ de bataille statique, mais à la fin des années trente, les états-majors de la Luftwaffe se mirent à travailler en étroite



Dornier Do 23G
3./KG 155
Giebelstadt, 1936.



Heinkel He 111B-1 (25-15)
1.K/88
Leutnant Fuhrhop
La Alberica, septembre 1938.



Junkers Ju 88A-4
4./KG 54
St-André-de-l'Eure, début 1941.

© P.-A. Tilley - 2003

Sur cette carte postale d'époque (colorisée à la main), un Junkers Ju 87 est « *en train de piquer sur son objectif en Méditerranée* », explique la légende... Quoi qu'il en soit, il est indéniable que le Ju 87 fut une arme remarquablement adaptée au type de guerre que les armées allemandes s'apprêtaient à livrer à l'automne 1939. Si le terme de *Blitzkrieg* est une invention anglaise de l'été 1940, il n'en reste pas moins que le Ju 87 contribua dans une large mesure aux succès foudroyants des deux premières années de la guerre. Toutefois, lent et vulnérable, il ne pouvait être engagé que lorsque la chasse allemande bénéficiait de la supériorité aérienne. (Collection Blitz Publications)

collaboration avec les nouvelles divisions de *Panzer* et d'infanterie motorisées, une combinaison qui allait se révéler dévastatrice. En raison du manque d'artillerie lourde, les états-majors de la Wehrmacht débordèrent d'enthousiasme pour l'appui aérien. Le compte rendu des manœuvres effectuées en 1937 souligna la nécessité de choisir soigneusement les objectifs pour obtenir un effet maximum. Le succès des attaques ne pouvait être obtenu que sur des objectifs d'importance dont la destruction affecterait de façon sensible la conduite des opérations. Toutefois, le compte rendu déplora que les états-majors terrestres manifestaient la mauvaise habitude de demander un appui aérien sur n'importe quel objectif sans tenir compte ni de son importance ni des conditions de l'intervention.

En 1939, la Luftwaffe disposait d'avions et d'une doctrine parfaitement adaptés aux opérations terrestres. Le Junkers Ju 87 *Stuka* se révéla être un appareil admirablement conçu pour l'appui direct des unités de *Panzer*, tandis que le Heinkel He 111 et le Junkers Ju 88 étaient des bombardiers idéaux pour les missions d'interdiction. Le Bf 109 était l'égal du Spitfire et supérieur à tout autre avion de chasse en Europe. Les tactiques de combat des pilotes de chasse allemands allaient s'avérer les plus efficaces dès les premiers engagements aériens de la guerre.

On ne peut pas trouver un meilleur exemple pour illustrer le contraste entre la doctrine allemande et celle des Britanniques que les opérations au-dessus de la Meuse dans les premiers jours de la campagne à l'Ouest. Le 13 mai, les troupes allemandes traversèrent le fleuve en grande partie grâce à l'appui rapproché de la Luftwaffe. Le 14 mai, la RAF intervint dans la bataille dans le but de détruite l'unique et fragile pont de bateaux qui reliait la tête de pont au gros. Le résultat ne fut pas seulement un échec complet, mais un véritable massacre parmi les Fairey Battle engagés dans cette bataille.

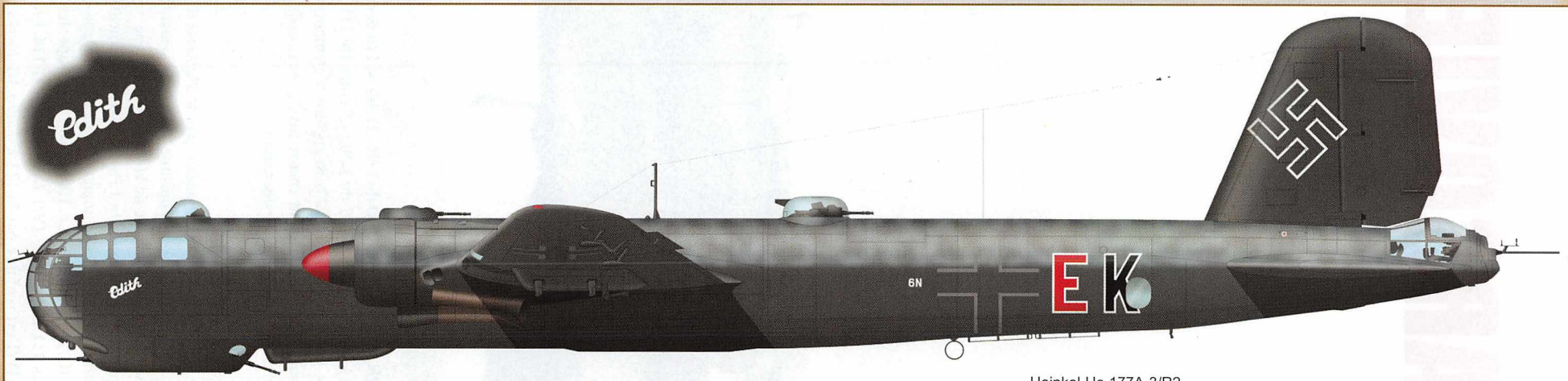
Il faut aussi signaler un autre aspect qui a permis à la Luftwaffe de contribuer de manière significative à la victoire à l'Ouest. Contrairement à la RAF, l'aviation allemande a volontiers accepté d'investir d'importantes ressources dans la constitution d'une force aéroportée. Bien que les Allemands aient alors à peine disposé de l'équivalent d'une brigade de parachutistes, ceux-ci ont joué un rôle déterminant, hors de proportion avec leurs effectifs, en Norvège, en Hollande et, plus particulièrement, lors de la prise de la forteresse d'Eben Emaël en Belgique.

Tout pour le front

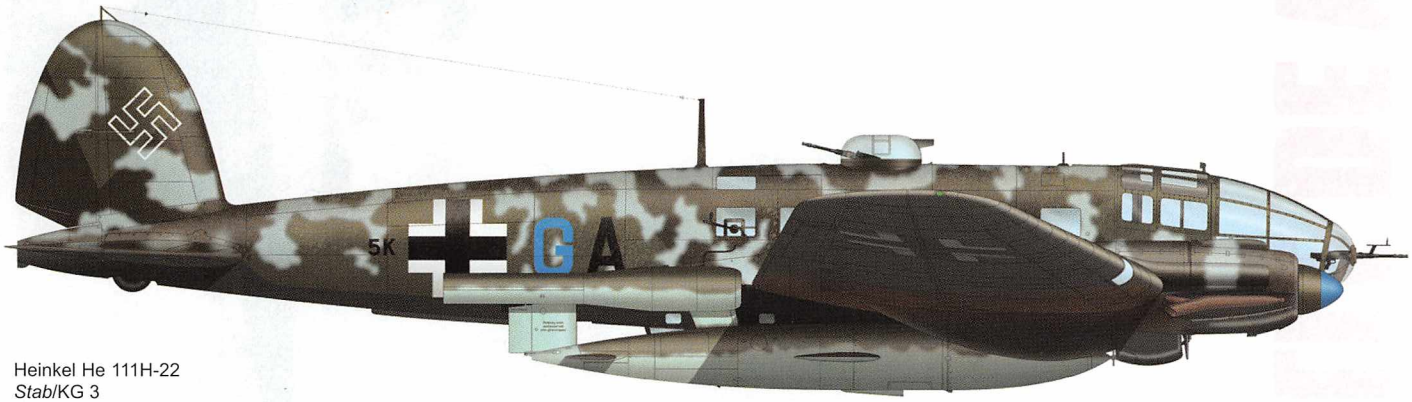
Paradoxalement, le fiasco de la Luftwaffe au cours de la Seconde Guerre mondiale n'est pas dû à sa doctrine, mais à son organisation. L'échec de la bataille d'Angleterre, puis lors de la campagne de Russie, résulte en grande partie de l'incapacité des services généraux de la Luftwaffe à satisfaire les exigences du front. Cette situation découle de la fascination qu'exerçait la notion de quantité sur Hitler et Göring. En théorie, les Allemands estimaient qu'une unité aérienne n'était pas opérationnelle tant qu'elle ne possédait pas des avions modernes et fiables, avec un soutien efficace en matière de maintenance et une logistique garantissant un nombre adéquat de réserves et de rechanges. En pratique, ce ne fut jamais le cas, parce que Göring refusa que l'industrie aéronautique consacre 20 à 30% de sa production à la constitution de stocks de pièces détachées. De ce fait, la totalité de la production fut affectée aux besoins opérationnels. Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que, pendant toute la guerre, la Luftwaffe, manquant de manière chronique de rechanges, dut avoir recours à la « cannibalisation » et connut un taux de disponibilité très faible.

À la fin des années trente, la production de nombreux modèles avait entraîné de graves problèmes de maintenance, de formation et de logistique. En décembre 1938, le général Erhard Milch, secrétaire d'Etat à l'Air, avait entrepris de réorganiser en profondeur l'industrie aéronautique de façon à ce que celle-ci se concentre sur les modèles les plus performants. Malheureusement pour la Luftwaffe, cette politique de concentration sur la quantité brida le développement de nouveaux modèles dès le début de la guerre. Les Allemands ne rattrapèrent jamais le temps perdu et durent mener les grandes batailles aériennes des années 1943 et 1944 avec les mêmes modèles que ceux employés contre la Pologne.

En 1939, la Luftwaffe put rendre d'inestimables services parce qu'elle pouvait infliger de graves dommages à l'adversaire, ce dont la RAF était incapable. Il faudra attendre que les forces aériennes alliées s'équipent de manière à diversifier leurs interventions à la manière dont la Luftwaffe l'avait fait dès le début de la guerre, pour qu'elles bénéficient pleinement du potentiel de l'aviation.

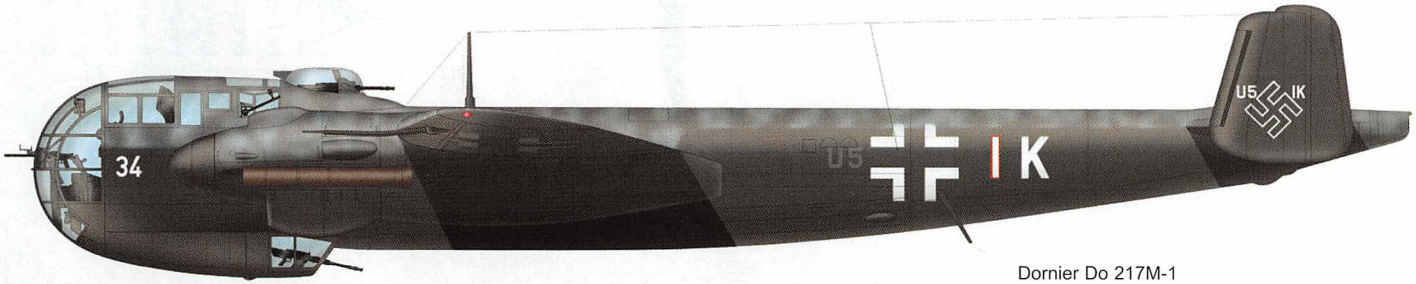


Heinkel He 177A-3/R2
2./KG 100
Châteaudun, juin 1944.



Heinkel He 111H-22
Stab/KG 3
Altenburg, juin 1944.

Les profils de cette page ne sont pas à la même échelle que ceux de la page 43.



Dornier Do 217M-1
2./KG 2
Gilze-Rijen, juillet 1944.

© P-A. Tilley - 2003

1er septembre 1939

LA BATAILLE DE VARSOVIE

Przemysław Skulski

Au petit matin du 1er septembre 1939, les troupes allemandes envahissent la Pologne. Ainsi commence la Seconde Guerre mondiale. Pour la Luftwaffe, Varsovie constitue l'objectif principal. Le premier raid sur la capitale polonaise est lancé vers 7 heures, mais ce n'est qu'un avant-goût de la tempête qui va se déchaîner. Dans l'après-midi se déroule un titanesque combat aérien, le plus important de toute la campagne, qui va mettre aux prises 250 appareils pendant près d'une heure. Du côté polonais, y prennent part les chasseurs de la *Brygada Poscigowa* (brigade de chasse) appuyée par la 152 *Eskadra Mysliwska* (escadrille de chasse). Ils affrontent les Bf 109 du I./JG 21, les Bf 110 des I.(Z)/LG 1 et I./ZG 1, les Ju 87 du I./St.G.1 et les He 111 des II. et III.(K)/LG 1 et KG 27. Beaucoup d'éléments concernant ces combats restent encore mystérieux, mais leur résultat ne souffre aucune discussion.

La défense de Varsovie

La *Brygada Poscigowa*, commandée par le *Pulkownik* (colonel) Stefan Pawlikowski, constitue l'épine dorsale du système de la défense aérienne de la capitale polonaise [1]. Créée à partir des escadrilles du 1 *Pulk Lotniczy* (régiment d'aviation), cette brigade se compose de deux *Dyon* (groupes), le III/1 et le IV/1. Le III/1 *Dyon* regroupe les escadrilles 111 et 112 et le IV/1 *Dyon* les 113 et 114. En outre, le IV/1 est renforcé par la 123 *Eskadra Mysliwska*.

[1] Cette brigade est placée sous l'autorité directe du commandant suprême des armées et échappe à la tutelle de l'état-major de l'armée.

Contrairement à une idée communément répandue, l'aviation polonaise n'est pas écrasée au sol dès le premier jour de la guerre. Toutefois, dans le ciel, elle souffre terriblement face à la Luftwaffe. Ses avions sont surclassés, ses pilotes dépassés et elle s'avère incapable de protéger Varsovie avec efficacité.
Un début de campagne placé sous de mauvais auspices.

Toutes ces escadrilles sont équipées de chasseurs PZL P.11a, sauf la 123 qui vole encore sur de vieux PZL P.7a. La région de Varsovie est découpée en seize secteurs. Le III/1, basé à Zielonka, est chargé de la protection des secteurs est de la capitale et le IV/1, basé à Poniatow [2], de celle des secteurs ouest. Ces unités sont renseignées sur le mouvement des avions ennemis par un réseau de guet bien implanté, équipé de radios et de téléphones.
Toutes les unités de la brigade prennent part aux combats de l'après-midi, toutefois les combats du matin ont laissé des traces et quelques patrouilles opèrent dans d'autres secteurs de Varsovie. Peuvent décoller environ 30 PZL P.11a et P.11c et 9 P.7a de la 123 *Eskadra Mysliwska*. En outre, se joindront aux combats 9 P.11 de la 152 *Eskadra Mysliwska*, basée à Szpondowo et rattachée à l'armée Modlin.
Face à cette modeste force, la Luftwaffe engage un nombre impressionnant d'avions. La totalité de la KG 27, soit à peu près 90 He 111P sous les ordres de l'*Oberst* Behrendt, décolle de ses terrains situés à Delmenhorst, Wunstorf et Hannovre-Langenhagen, à 750 km de leur objectif. De Prusse Orientale arrivent les He 111H des II. et III.(K)/LG 1, basés respectivement à Prowehren et Powunden et menés par le *Major* von Hoffmann, ainsi que les 20 Ju 87B du I./St.G.1 partis d'Elbing sous le commandement du *Hauptmann* Paul-Werner Hozzel.

[2] Il s'agit de terrains de campagne qui sont inconnus des Allemands. Quelques jours avant le début des hostilités, toutes les unités ont été transférées sur leur terrain de campagne.

Un Heinkel He 111H-1 de la 7.(K)/LG 1 s'entraîne au-dessus de la Prusse-Orientale quelques jours avant le début de la campagne de Pologne. (ECPA-D)

Deux Ju 87B de la 1./St.G.1 sont préparés pour une mission sur l'aérodrome d'Elbing en Prusse-Orientale. (ECPA-D)

L'escorte est fournie par une vingtaine de Messerschmitt Bf 110C du I.(Z)/LG 1 du *Hauptmann* Werner Schleif [3] partie de Jesau et par 25 Bf 109D du I./JG 21 du *Hauptmann* Martin Mettig. Peu avant le début de la campagne, cette dernière unité a été transférée de Gutenfeld à Arys-Rostken de manière à la rapprocher du front. Selon certaines sources [4], des Bf 110C du I./ZG 1 ont fait leur apparition au-dessus de Varsovie vers la fin des combats.

Les Allemands ont donc la situation bien en main et tous les éléments leur sont favorables : supériorité quantitative et qualitative tant en avions qu'en pilotes. De nombreux pilotes engagés en Pologne, comme Walter Grabmann, Herbert Schob, Günther Scholz ou Joachim Wandel, sont des vétérans de la guerre d'Espagne.

Le combat s'engage

La mission commence plutôt mal pour les Allemands, en particulier pour le I./JG 21. Au moment où les Bf 109D prennent en charge les He 111 au lieu de rendez-vous convenu, les mitrailleurs des bombardiers, n'ayant pas reconnu les Messerschmitt, ouvrent le feu. Le *Hauptmann* Mettig veut lancer une fusée de la couleur du jour, mais elle explose dans la carlingue. Il doit larguer d'urgence sa verrière et faire demi-tour. Comme la verrière a emporté l'antenne radio, il ne peut communiquer avec ses pilotes et quelques-uns rentrent avec lui à Arys-Rostken.

Les bombardiers, eux, poursuivent leur route. Les objectifs qui leur sont assignés sont les aérodromes d'Okecie, Goclaw et Mokotow, ainsi que le QG de l'armée polonaise. Les Ju 87 sont chargés de détruire les centres de transmission de Boernowo et Lazy près de Varsovie, de même que les ponts sur la Vistule. Les appareils du I./St.G.1 arrivent au-dessus de Varsovie en même temps que les bombardiers horizontaux [5].

La première unité polonaise à engager le combat est la 152 *Eskadra Mysliwska*. Ses pilotes attendent l'ordre de décoller depuis l'aube, mais ce n'est qu'à 16 heures qu'ils reçoivent un message indiquant la présence d'une importante expédition de bombardiers allemands approchant de Modlin. Aussitôt, neuf P.11 prennent l'air en deux sections, l'une commandée par le *Porucznik* (lieutenant) Marian Imiela, l'autre par le *Porucznik* Anatol Piotrowski. Ils prennent contact avec les He 111 assez loin de la capitale, dans les environs de Jablonna-Legionowo.

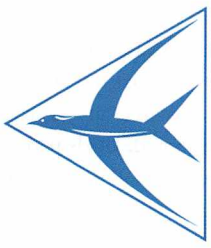
Piotrowski attaque le premier et endommage un He 111 de plusieurs rafales bien placées. Il est lui-même atteint par le tir d'un mitrailleur et doit rompre le combat pour chercher à se poser d'urgence. Malheureusement, le Bf 109D du *Leutnant* Fritz Gutezeit du I./JG 21 tombe des nuages sur l'infortuné PZL qu'il envoie en flammes percuter le sol. Piotrowski est tué sur le coup.

Le *Porucznik* Jan Bury-Burzymski effectue une passe à la verticale sur un bombardier et l'abat dans la région de Bucknik.

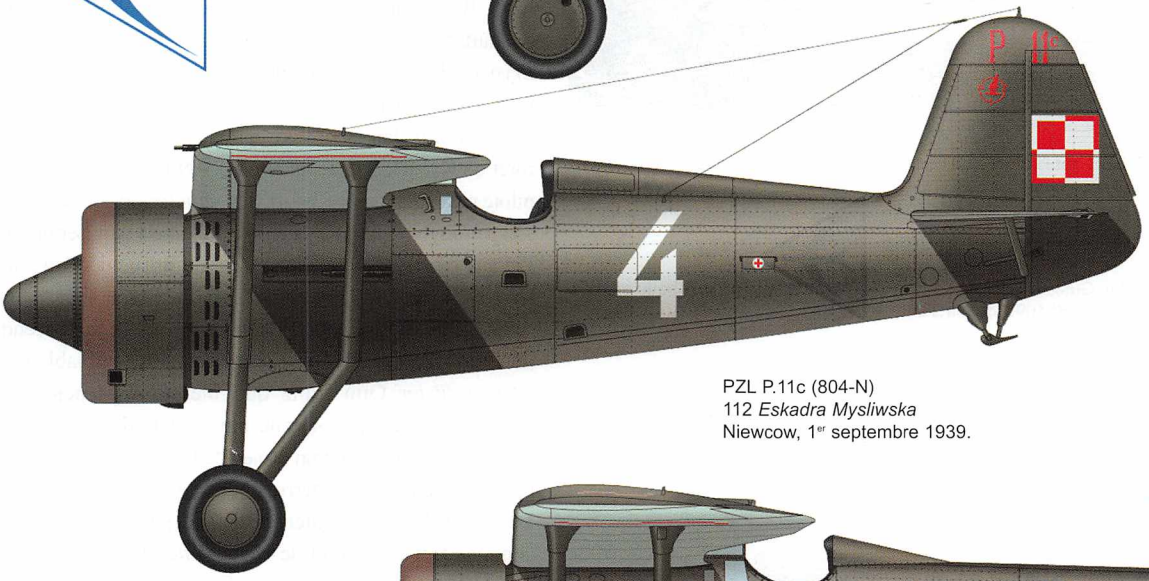
Le bilan de la 152 est plutôt mitigé : deux He 111 revendiqués pour un P.11 abattu et son pilote tué, ainsi que trois autres P.11 endommagés – dont un troué de 240 impacts !

[3] Le *Kommandeur*, le *Major* Walter Grabmann, ayant été blessé lors de la mission du matin, il a été remplacé à la tête du groupe par Schleif, *Staka* de la 1.(Z)/LG 1.
[4] Selon *Luftwaffe nad Polska* par M. Emmerling.
[5] Certaines sources indiquent que les premiers arrivés furent les Heinkel de la LG 1, suivi par les *Stuka* et la KG 27. Toutefois, il est plus probable que les He 111 se soient regroupés en une seule grosse formation au nord de Varsovie et que les Ju 87 soient arrivés après eux.

Une bien paisible scène champêtre sur le terrain de Powunden où stationnent les He 111H du III.(K)/LG 1 en cette fin du mois d'août 1939. Dans quelques jours, le monde va basculer dans la guerre. (ECPA-D)



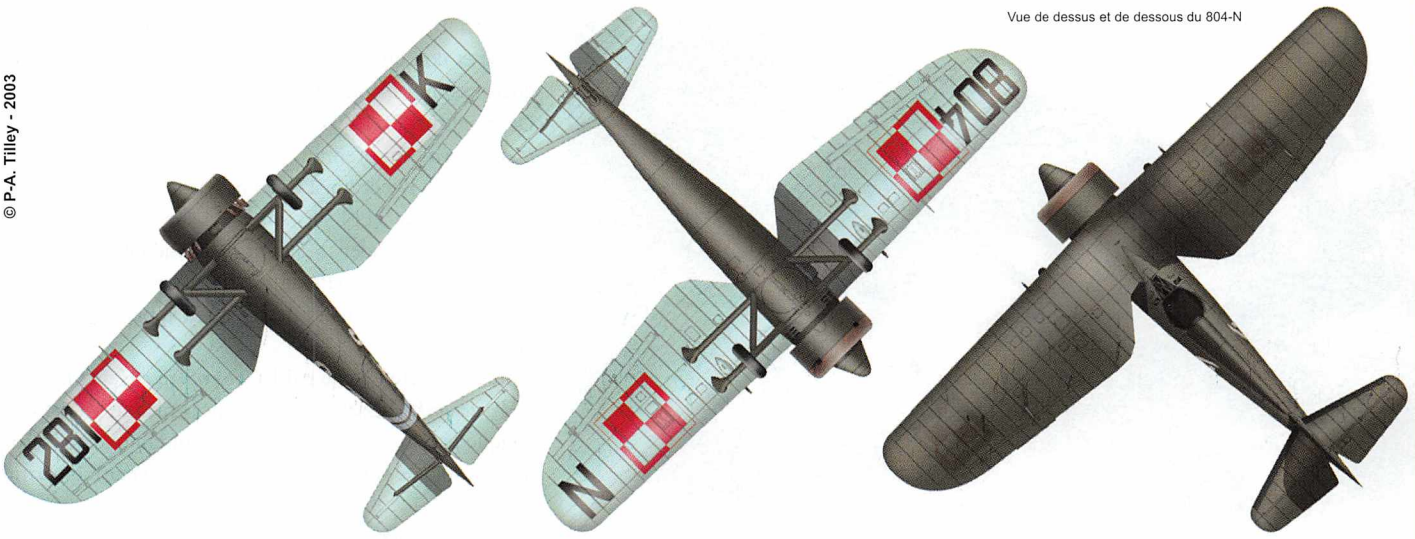
PZL P.7a (281-K)
123 *Eskadra Mysliwska*
Podporucznik Erwin Kawnik
Poniatow, 1er septembre 1939.



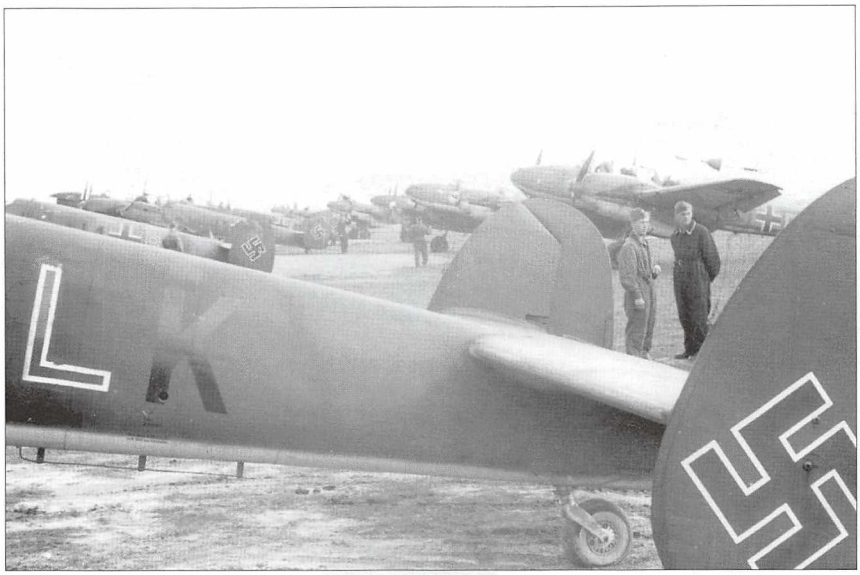
PZL P.11c (804-N)
112 *Eskadra Mysliwska*
Niewcow, 1er septembre 1939.

PZL P.11a (7-23)
111 *Eskadra Mysliwska*
Kapitan G. Sidorowicz
Zielonka, 1er septembre 1939.

Vue de dessus et de dessous du 804-N



© P-A. Tilley - 2003



Ci-dessus :
alignement des Bf 110C de la 2.(Z)/LG 1 sur l'aérodrome de Jesau à la fin de la campagne de Pologne. Au mois d'octobre 1939, le I.(Z)/LG 1 sera rebaptisé V.(Z)/LG 1.
(ECPA-D)

Ci-dessous :
l'épave du PZL P.11a (7.23) du *Kapitan* Gustaw Sidorowicz de la 111 *Eskadra Mysliwska*, abattu près de Varsovie à la suite d'un combat contre les Bf 109D du I./JG 21.
(Collection de l'auteur)

En bas :
le célèbre « 10 blanc » de Hieronim Dudwal capturé à Poniatow. On note les plaques de métal non peintes sur le dessus du fuselage témoignant des réparations effectuées après le combat de l'après-midi du 1er septembre.
(ECPA-D)

P.11 contre Bf 109D

Les escadrilles de la *Brygada Poscigowa* et la 123 *Eskadra* reçoivent l'ordre de décoller à 16h33. Peu après avoir pris leur zone de patrouille, les Polonais aperçoivent une importante formation ennemie en train d'en découdre avec les chasseurs de la 152 *Eskadra* à quelques kilomètres de Varsovie. Dans la mêlée générale qui s'ensuit, le *Kapitan* Juliusz Frey revendique un He 111 en collaboration avec des pilotes de la 152.

Malgré leurs efforts, les Polonais ne sont pas parvenus à disloquer la formation ennemie. À l'approche des faubourgs, celle-ci se divise en petits pelotons qui prennent le cap de leur objectif respectif. La bataille au-dessus de Varsovie se transforme alors en une série de duels particuliers. Il est intéressant de noter que les Polonais vont connaître une certaine réussite face aux Bf 109D. La *Brygada Poscigowa* revendique la destruction de six appareils de ce modèle.

Le *Porucznik* Jan Borowski, en patrouille au-dessus de la forêt de Kabacki, intercepte un Bf 109 isolé, probablement piloté par le *Leutnant* Rudolf Heimann [selon Jochen Prien, son patronyme serait Reymann] et le force à se poser près de Pultusk où l'aviateur allemand est fait prisonnier. Un autre Bf 109D est abattu par le *Podporucznik* (sous-lieutenant) Jerzy Radomski qui, à son retour, a déclaré avoir descendu une « avionnette [6] » ! Sa victime est vraisemblablement l'*Unteroffizier* Otto Wolz qui, blessé, s'est posé près d'Ostroleka. Quelques instants plus tard, Radomski est attaqué par un Bf 110 dont un projectile le blesse à une main; il parvient néanmoins à atterrir à Poniatow.

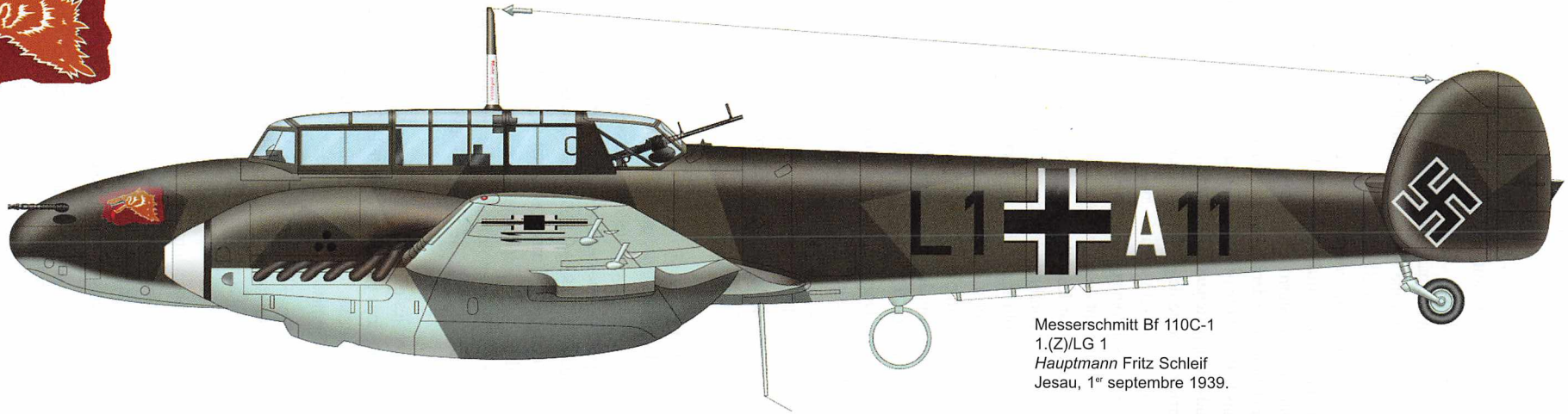
Le *Podpulkownik* (lieutenant-colonel) Leopold Pamula, commandant en second de la *Brygada Poscigowa*, arrivé directement du quartier-général, saute dans un avion et décolle. Il se heurte à deux Bf 109 et parvient à toucher l'un de ses adversaires, puis à abattre le second dont le pilote saute en parachute. Il est toutefois descendu à son tour, probablement par le *Leutnant* Gustav Rödel, futur as aux 98 victoires. Certaines sources anciennes indiquent que Pamula aurait abattu deux bombardiers ennemis avant d'aborder volontairement un Bf 109. Cette histoire n'est en fait qu'une légende.

Au-dessus de Praga, un quartier de Varsovie situé sur la rive droite de la Vistule, le *Kapitan* Gustaw Sidorowicz, commandant la 111 *Eskadra Mysliwska*, engage un combat contre deux Bf 109D. Après avoir revendiqué une victoire, il est blessé et doit effectuer un atterrissage d'urgence. Son vainqueur est probablement l'*Oberleutnant* Georg Schneider.

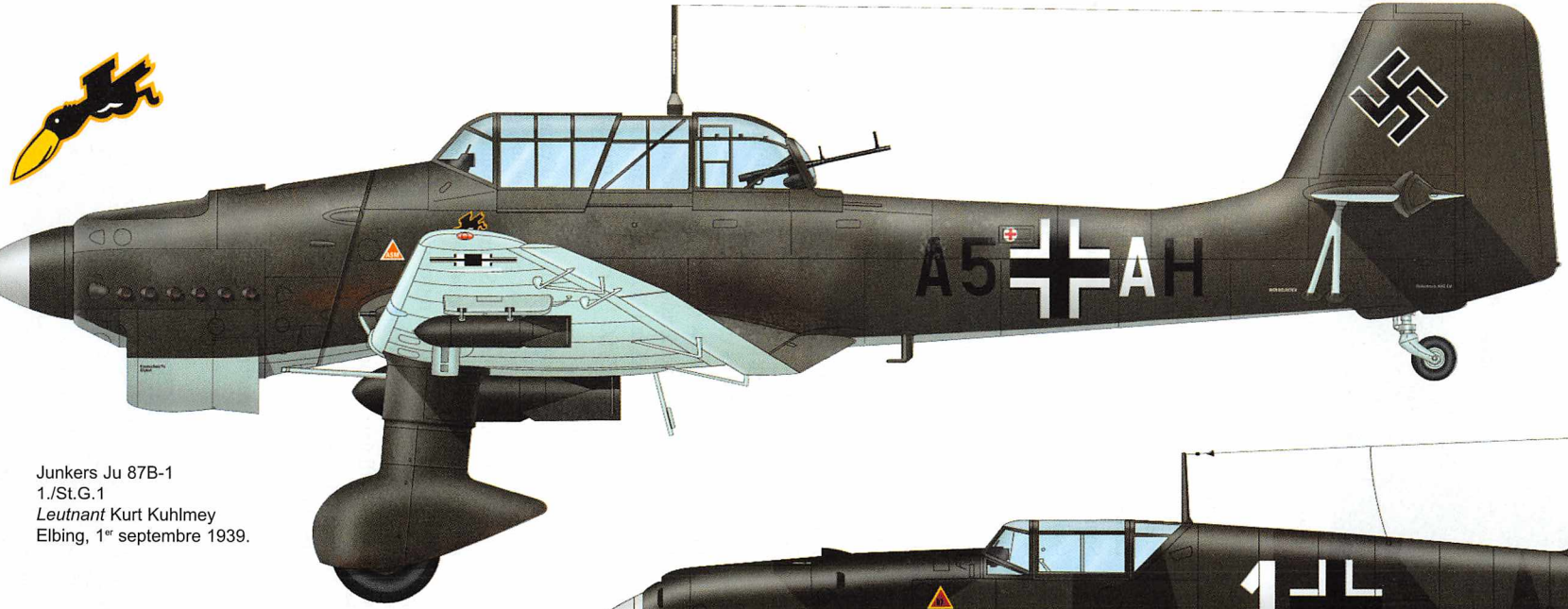
Deux autres Bf 109D sont revendiqués par la *Brygada Poscigowa*, le premier par les *Plutonowy* (caporal) Wladyslaw Kiedrzynski et *Podporucznik* Wlodzimierz Miksa de la 114 *Eskadra* et le second par le *Podporucznik* Tadeusz Sawicz. Cependant, les Polonais perdent deux P.11c (Pamula et Gabszewicz) et un P.11a (Sidorowicz) détruits et deux autres appareils fortement endommagés.

Après avoir été touché par l'*Unteroffizier* Heinz Dettmer, le *Porucznik* Gabszewicz saute en parachute. Il est alors attaqué par un Bf 110 très agressif qui fait quelques trous dans la soie de son « pépin ». Il est sauvé par l'apparition

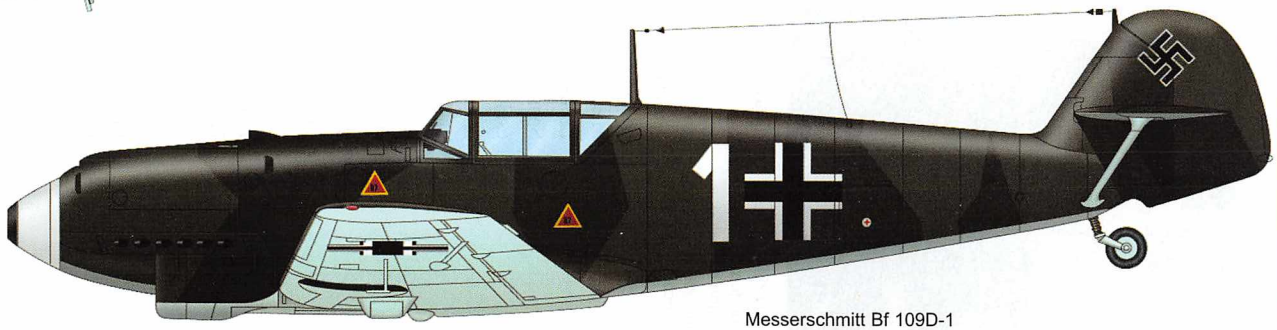
[6] En français dans le texte. Entendez un avion de tourisme.



Messerschmitt Bf 110C-1
1.(Z)/LG 1
Hauptmann Fritz Schleif
Jesau, 1er septembre 1939.

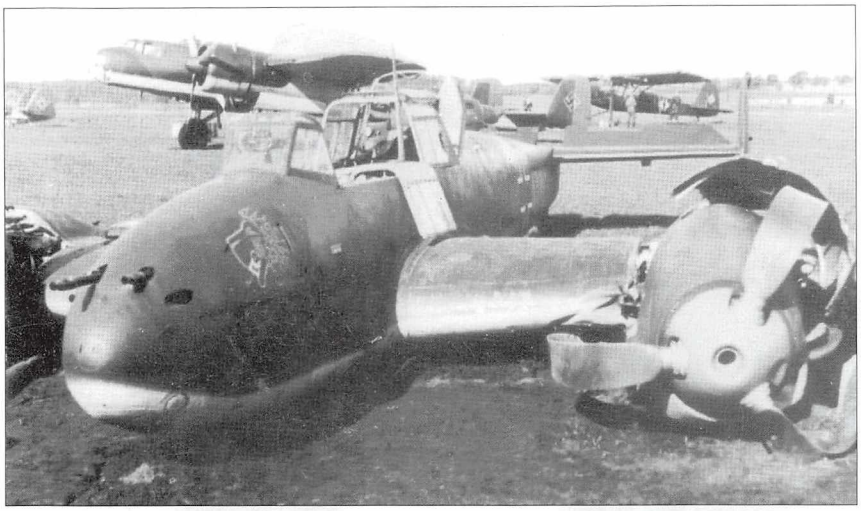


Junkers Ju 87B-1
1./St.G.1
Leutnant Kurt Kuhlmey
Elbing, 1er septembre 1939.



Messerschmitt Bf 109D-1
1./JG 21
Leutnant Günther Scholz
Gutenfeld, 1er septembre 1939.

© P-A. Tilley - 2003



Un Bf 110C du I.(Z)/LG 1 après un atterrissage forcé au cours de la campagne de Pologne. On note l'insigne sur le nez. (Collection H. Obert)

opportune de plusieurs PZL, dont celui du *Plutonowy* Kiedrzynski qui témoigne :

« *J'ai attaqué un Me 109 à 3 000 m. Après mon attaque, l'Allemand est parti en piqué puis s'est écrasé au sol après une attaque du* Podporucznik *Miksa. Ensuite, j'ai attaqué un Me 110 qui tirait sur le parachute du* Porucznik *Gabszewicz. Le Me 110 s'est échappé en piquant vers le sol.* »

Sans aucun doute, la première mission de guerre du I./JG 21 est loin d'être un succès. Pour quatre victoires revendiquées, le groupe a subi de lourdes pertes. Son commandant a été blessé dans un accident, cinq pilotes abattus dans les lignes polonaises ont été faits prisonniers et un autre, le *Gefreiter* Werner Ahrendt, s'est posé près de Berznicki en Lituanie où il a subi un sort identique. D'autres appareils à court de carburant ont dû se poser dans la nature.

L'anéantissement de la 123 *Eskadra*

Parce que les sorties matinales de la chasse polonaise au-dessus de Varsovie ont été fructueuses, les pilotes de la 123 *Eskadra*, volant sur leurs vieux P.7a , décident que la prochaine fois ils n'engageront pas que quelques patrouilles, mais la totalité de l'escadrille. Cette décision sera malencontreuse pour le moins. Dans l'après-midi, la 123 *Eskadra* rencontre une formation de Bf 110C du I.(Z)/LG 1 et en quelques minutes, elle est virtuellement anéantie.

Dès le début de l'engagement, le chef d'escadrille, le *Kapitan* Mieczyslaw Olszewski est abattu et tué, probablement par le *Hauptmann* Fritz Schleif. Quelques secondes plus tard, le P.7a du *Podporucznik* Feliks Szyszka explose en plein vol. Szyszka est retrouvé sur une berge de la Vistule, grièvement blessé et brûlé. Selon les comptes rendus officiels, il aurait été mitraillé alors qu'il descendait en parachute, mais ses blessures aux jambes peuvent très bien avoir été causées par les débris de l'avion au cours de son explosion.

Le *Podporucznik* Antoni Danek ouvre le feu sur le Bf 110 de Schleif et le touche à l'aile, mais il est aussitôt descendu par l'*Unteroffizier* Alfred Sturm. Un quatrième P.7a, piloté par le *Kapral* (caporal) Henryk Flamme [7], est fortement endommagé et doit se poser en catastrophe près de Zakroczym. Enfin, l'appareil du *Podporucznik* Erwin Kawnik reçoit une balle dans le réservoir d'essence. Le P.7a est envoyé à l'usine PZL d'Okecie où il tombera entre les mains des Allemands.

En dix minutes de combat, les Allemands revendiquent six victoires, trois attribuées à Schleif et les autres aux *Unteroffiziere* Sturm et Lauffs et à l'*Oberleutnant* Fenske. La victime de ce dernier n'est pas un P.7a de la 123 *Eskadra*, mais le PZL P.11c («10 blanc ») du *Podporucznik* Hieronim Dudwal, appartenant à la 113 *Eskadra*. Touché par un obus derrière le poste de pilotage, le chasseur polonais rentre au terrain où il sera réparé, avant d'être capturé par les Allemands à Poniatow.

Il est intéressant de noter que certains historiens ont évoqué l'utilisation par les Allemands d'une tactique particulière pendant ce combat. L'un des Bf 110, baptisé « canard boiteux », évoluait de façon à piéger un pilote qui ne pourrait pas résister à la tentation de remporter une victoire facile. Au dernier moment, un autre *Zerstörer* se glissait dans la queue du chasseur ennemi et l'abattait. Toutefois, les pilotes du I.(Z)/ZG 1 ne font à aucun moment mention de cette tactique. Doit-on en déduire qu'il ne s'agit que d'une légende inventée par des historiens ayant traité de la campagne de Pologne [8] ?

À la suite des lourdes pertes subies par la 123 *Eskadra*, le commandant de la *Brygada Poscigowa* décide de limiter l'emploi du P.7a.

Bilan d'une bataille

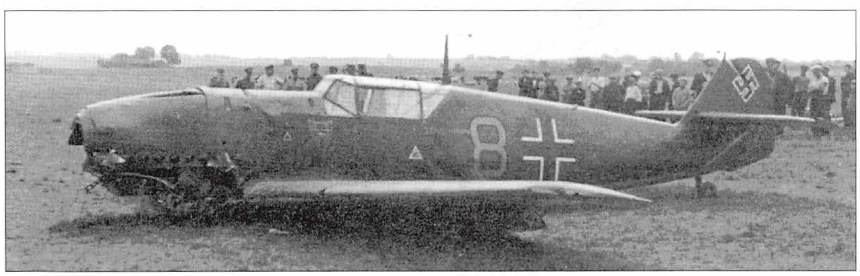
La bataille de Varsovie, qui a duré près d'une heure, a été coûteuse des deux côtés. Les chasseurs allemands ont postulé pour l'homologation de 11 victoires, dont 10 ont été accordées par le RLM. Selon les sources polonaises, le nombre de 8 avions mis hors d'état de combattre est plus proche de la vérié. Cependant, il est bon de rappeler qu'au moins 5 chasseurs polonais ont été endommagés et que certains n'ont jamais été réparés (souvent par manque de rechanges).

De leur côté, les pilotes polonais ont revendiqué la destruction de 10 avions ennemis : 6 Bf 109D, 2 He 111, 1 Ju 87 et 1 Do 17. Là aussi, les sources allemandes laissent paraître ce bilan trop optimiste.

La situation est relativement claire en ce qui concerne les Bf 109D. Deux ont été abattus par J. Borowski et J. Radomski. Trois autres ont effectué un atterrissage forcé et leur pilote fait prisonnier. Toutefois, selon le témoignage des pilotes, deux seraient tombés en panne d'essence. Que celle-ci soit consécutive à des dégâts subis en combat reste une question ouverte qui ne connaîtra jamais de réponse.

En ce qui concerne les bombardiers, le Ju 87B du I./St.G.1

Le Bf 109D « 8 jaune » du *Gefreiter* W. Ahrendt de la 3./JG 21 après son atterrissage de fortune près de Berznicki en Lituanie. Ahrendt sera libéré peu après et regagnera son unité début octobre. On distingue l'insigne de l'unité sous le pare-brise. (Collection de l'auteur)



[7] Il a souvent été écrit qu'il s'agissait du *Podporucznik* Stanislaw Czternastek, toutefois, l'historien polonais Tomasz Kopanski se fondant sur des documents primaires a établi que ce dernier était normalement rentré à la base et que c'était bien Flamme qui avait été contraint à un atterrissage forcé.

[8] Le premier fut Cajus Bekker dans son livre *Angriff Höhe 4000*. NDLR : il est possible que cette tactique n'ait pas été utilisée le premier jour de la guerre, mais elle fut communément répandue sur le front Ouest, tant pendant la « Drôle de Guerre » qu'en mai-juin 40.

revendiqué par le *Podporucznik* Kazimierz Daszawski est le seul *Stuka* détruit le 1er septembre au-dessus de Varsovie. L'historien polonais bien connu, Jerzy Cynk, estime que cette victoire peut être comptée comme sûre. Les chasseurs polonais revendiquent aussi la destruction de 3 Heinkel 111 et la plupart des historiens polonais confirment ce chiffre. Cependant, les états de la Luftwaffe ne donnent pas ces avions comme perdus à 100%. Plusieurs bombardiers, dont trois He 111 de la LG 1, ont été endommagés à des degrés divers. Comme les archives de la *Luftflotte* 1 pour la campagne de Pologne sont incomplètes et erronées, il n'est pas impossible que plusieurs de ces avions aient été effectivement abattus.

Plus mystérieuse reste la victoire revendiquée par le *Kapitan* Adam Kowalczyk contre un Dornier 17. D'abord, aucun appareil de ce modèle n'a participé à ce raid sur Varsovie. Ensuite, Kowalczyk situe sa victoire près d'Otwock, au sud de Varsovie, alors que tous les combats se sont déroulés au nord de la capitale. S'agit-il d'un avion de reconnaissance isolé ou Kowalczyk a-t-il mal identifié sa victime ?

Dès le premier jour de la campagne, la Luftwaffe a démontré sa puissance. Si l'aviation polonaise échappe à la destruction sur ses bases le 1er septembre, elle n'en vit pas moins une situation délicate dans le ciel. L'ennemi dispose d'avions beaucoup plus performants et ses pilotes sont très agressifs. Les pilotes de la *Brygada Poscigowa* ont lutté avec courage et détermination, mais ils n'ont pas été capables de protéger leur capitale. Sans avoir été vraiment inquiétés, les bombardiers allemands ont pu larguer leurs bombes sur la ville. Les Polonais ont payé au prix fort les victoires qu'ils ont remportées au cours de cette bataille : deux tués, six blessés et huit avions détruits, sans compter ceux qui, endommagés, ne seront jamais réparés.

Il ne faut pas longtemps à la Luftwaffe pour s'assurer de la suprématie aérienne. Mais, les unités polonaises ont aussi à affronter une logistique cauchemardesque qui les prive de carburant et de rechanges. Pour toutes ces raisons, l'activité de la *Brygada Poscigowa* va diminuer les jours suivants. Elle se battra à nouveau au-dessus de la capitale le 6 septembre, remportant plusieurs victoires, mais elle ne tardera pas à être repliée à l'est, près de Lublin, abandonnant le ciel de Varsovie à la Luftwaffe. Elle combattra jusqu'au 17 septembre avant d'être évacuée en Roumanie, d'où les pilotes émigreront en direction de la France et de la Grande-Bretagne.

Pendant la campagne, la *Brygada Poscigowa* a remporté environ quarante victoires (la majorité au cours des six premiers jours) et perdu six pilotes tués (dont un par des chasseurs soviétiques) et plus de cinquante avions.

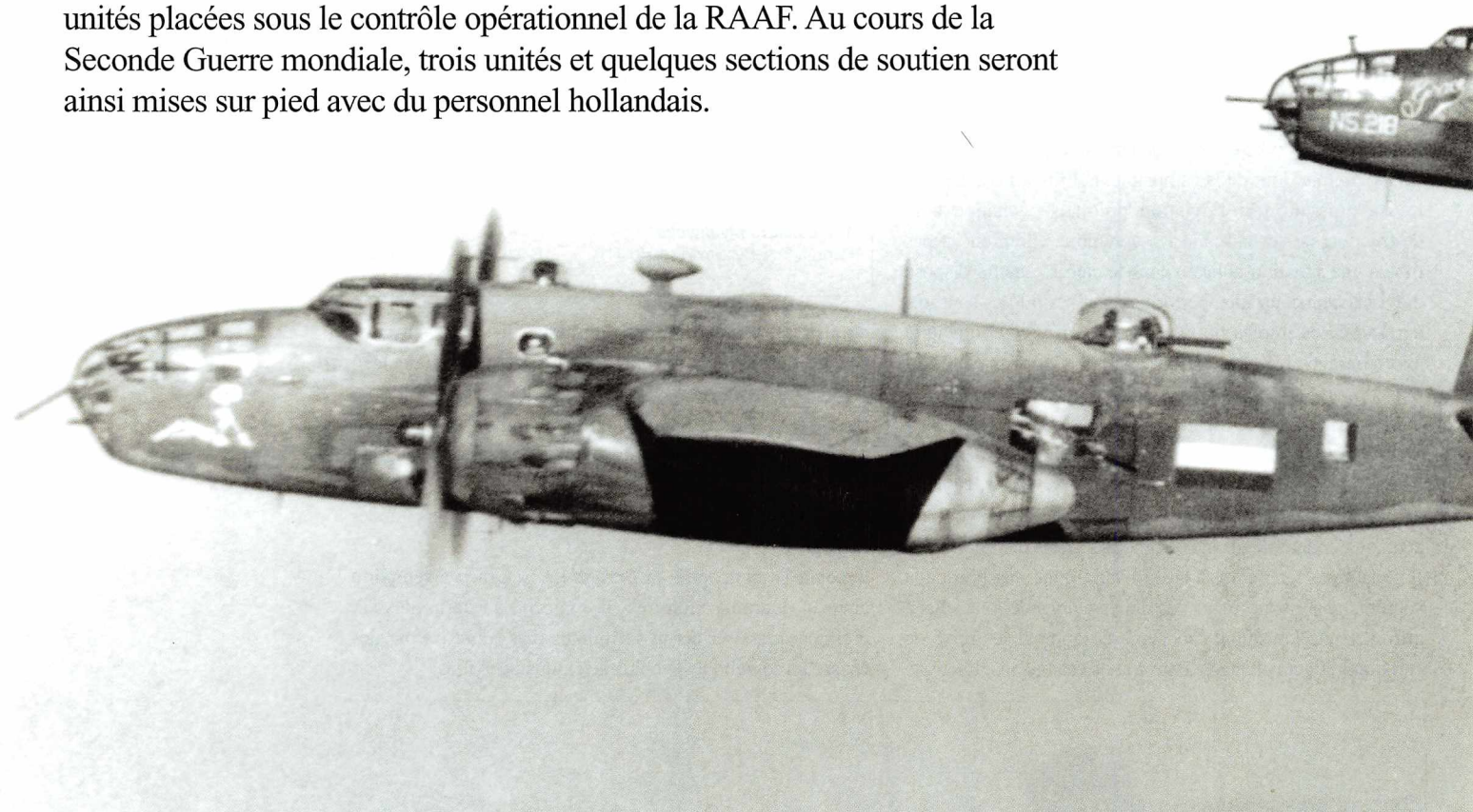
TABLEAU DES VICTOIRES REVENDIQUÉES

I./JG 21				
Lt. Fritz Gutezeit	1 P.24	16h55	N. Varsovie	P.11c, A. Piotrowski (†), 152 Esk.
Lt. Gustav Rödel	1 P.24	17h08	Varsovie	P.11c, L. Pamula (parachuté)
Oblt. Georg Schneider	1 P.24	17h10	Marki	P.11a, G. Sidorowicz (att. forcé)
Uffz Heinz Dettmer	1 P.24	17h19	S. Varsovie	P.11c, A.Gabszewicz (parachuté)
Oblt Albrecht Dresz	1 P.24	?	Varsovie	Non confirmée
I.(Z)/LG 1				
Hptm F. Schleif	3 P.24	17h10	Varsovie	P.7a, 123 Esk. 2 détruits et 1 end.
Uffz Peter Lauffs	1 P.24	17h10	Varsovie	P.7a, H. Flamme (att. forcé)
Uffz Alfred Sturm	1 P.24	17h10	Varsovie	P.7a, A. Danek
Oblt Walter Fenske	1 P.24	17h10	Varsovie	P.11c, H. Dudwal (end.), 113 Esk.
Brygada Poscigowa				
Kpt A. Kowalczyk	1 Do 17		Otwock	Pas de confirmation
Kpt J. Frey	1 He 111		Jablonna	Pas de confirmation
152 Esk.				
Por J. Borowski	1 Bf 109		Varsovie	Lt R. Heimann (pris., att. forcé)
Ppor J. Radomski	1 Bf 109		Varsovie	Uffz O. Wolz (blessé et pris., att. forcé)
Ppor Miksa	1 Bf 109		Ostroleka	Lt. Behrens, Lt Gutezeit, Uffz Detmmer (pris., att. forcé Pologne) et Gefr. W. Ahrednt (pris., att. forcé Lituanie)
Plut W. Kiedrzynski				
Ppor T. Sawicz	1 Bf 109		Varsovie	
Kpt G. Sidorowicz	1 Bf 109		Varsovie	
Pplk L. Pamula	1 Bf 109		Jablonna	
Ppor K. Daszewki	1 Ju 87		Varsovie	I./St.G.1
152 *Eskadra Mysliwska*				
Ppor J. Bury-Burzymski	1 He 111		Buchnik	Pas de confirmation

Ce Bf 110C codé L1+A11 est celui du *Staka* de la 1.(Z)/LG 1, le *Hauptmann* Fritz Schleif. Il semble que ces codes tactiques à cinq caractères alphanumériques aient été conservés au-delà de la campagne de Pologne par les LG 1 et LG 2 (voir photo p.68). (Collection de l'auteur)

LES HOLLANDAIS DU BOUT DU MONDE

Entre décembre 1941 et mars 1942, les aviateurs néerlandais ont courageusement, mais vainement, combattu contre les Japonais sur tout le territoire des Indes néerlandaises. Ceux qui ont réussi à rejoindre l'Australie et ceux déjà présents sur place sont alors réunis pour permettre la création de nouvelles unités placées sous le contrôle opérationnel de la RAAF. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, trois unités et quelques sections de soutien seront ainsi mises sur pied avec du personnel hollandais.



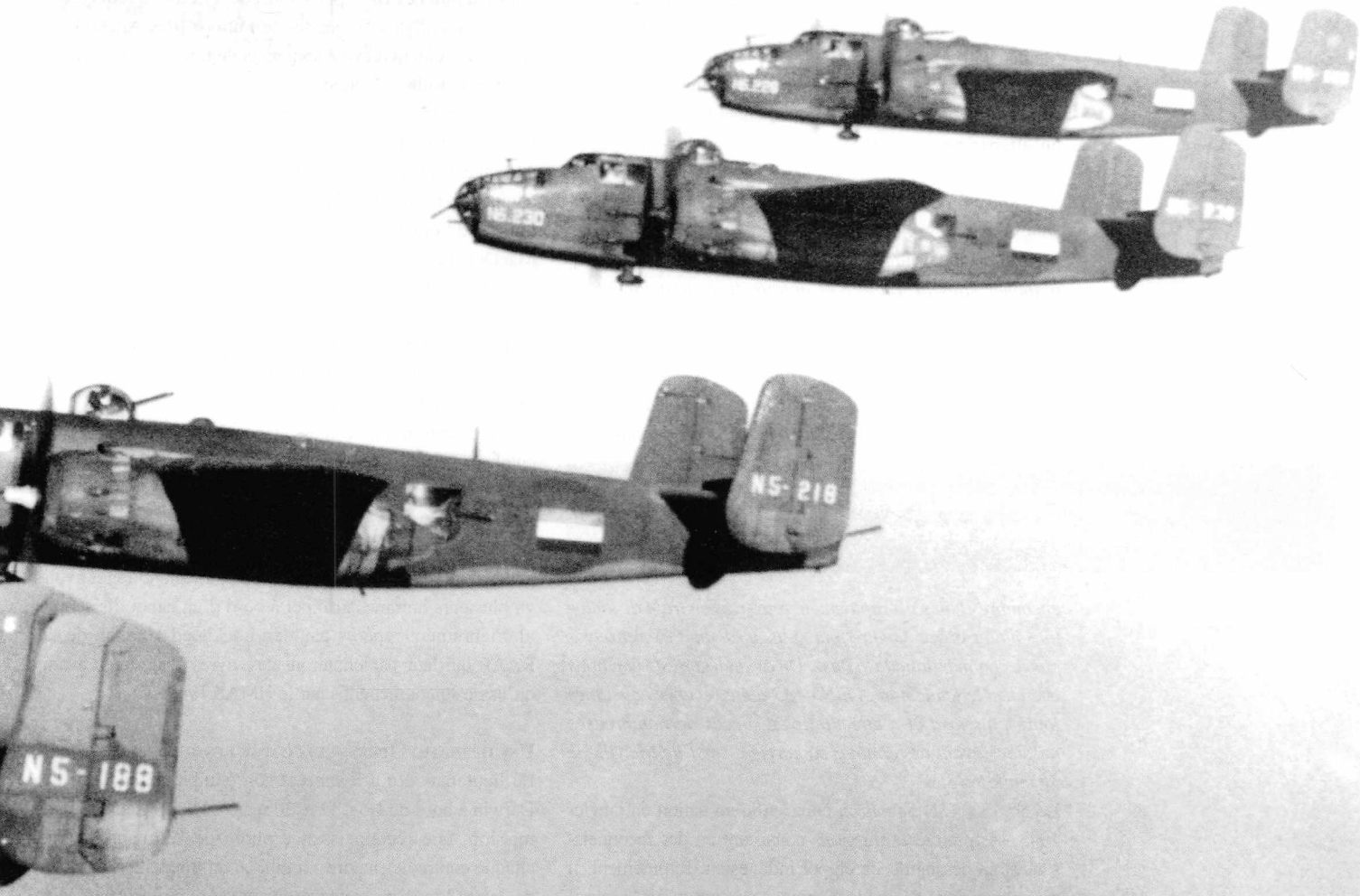
Jim Grant

ENTRE DÉCEMBRE 1941 et mars 1942, les aviateurs néerlandais ont courageusement, mais vainement, combattu contre les Japonais sur tout le territoire des Indes néerlandaises. La longue retraite qui s'ensuivit a entraîné la destruction de la quasi totalité du matériel de l'aviation hollandaise dans ce secteur. Toutefois, les aviateurs qui ont réussi à rejoindre l'Australie peu avant la chute de Java, n'ont rien perdu de leur désir de combattre. Ces hommes et ceux déjà présents en Australie sont alors réunis pour permettre la création de nouvelles unités placées sous le contrôle opérationnel de la Royal Australian Air Force (RAAF). Au cours de la Seconde Guerre mondiale, trois unités et quelques petites sections de soutien seront ainsi mises sur pied avec du personnel hollandais.

L'ARRIVÉE DES B-25

Les premiers aviateurs à reprendre la lutte contre les Japonais sont ceux affectés au N° 18 (NEI) *Squadron*, formé à Canberra le 4 avril 1942. Les avions et le matériel technique proviennent des stocks américains, car les Pays-Bas ont commandé – et payé – un grand nombre d'avions qui n'ont pas pu être livrés avant la chute des Indes néerlandaises. Le lieutenant-colonel B. J. Fiedeldij en prend le commandement le 21 avril. Si le personnel hollandais et indonésien fournit la totalité des pilotes et une partie de l'encadrement technique, la RAAF est appelée à prêter le complément en navigants et en mécaniciens. Cependant, les relations entre les Hollandais et les Australiens sont tendues et un mitrailleur australien a déclaré à l'auteur qu'il avait été soulagé d'apprendre qu'il ne serait pas affecté à cette unité. En outre, la loyauté et l'efficacité du personnel indonésien font l'objet d'une constante suspicion et les navigants australiens détachés à l'escadron ne manifestent pas la même confiance dans leurs avions que s'ils étaient entretenus et pilotés par un personnel entièrement australien.

Au départ, le N° 18 (NEI) *Squadron* doit recevoir dix-huit



bombardiers B-25 Mitchell, mais ceux-ci sont affectés à une formation de l'USAAF opérant en Nouvelle-Guinée. Cinq B-25 sont perçus en avril et utilisés pour l'entraînement, puis pour des patrouilles maritimes jusqu'à ce que l'escadron reçoive sa dotation complète.

Le 5 juin, deux de ces appareils, pilotés par les lieutenants Gus Winckel et van Loggen, revendiquent la destruction d'un sous-marin japonais au large de Sydney. Bien que ce succès n'ait jamais été officiellement confirmé, Winckel n'est pas assailli par le doute :

« *À la première passe, le bombardier n'était pas prêt. J'ai viré brutalement et suis revenu pour lancer six bombes de 300 livres dans la diagonale du sous-marin. Je l'ai touché en plein milieu. Il y a eu plusieurs explosions et quelques secondes plus tard, on a vu la proue du sous-marin se dresser verticalement dans l'eau. Puis, il a disparu et une grande quantité de mazout s'est répandue à la surface de l'eau.* »

Malgré tout, ce « succès » entraîne la livraison immédiate de dix Douglas A-20 Boston, rapidement remplacés par dix-huit B-25 qui arrivent au compte-gouttes entre le 23 août et le 21 septembre. Ayant enfin reçu sa dotation complète, l'unité se prépare désormais à entrer en opérations.

Ça se passe comme ça à MacDonald

Le 5 décembre, elle commence à s'installer à MacDonald (Northern Territory), une base dépendant du *North Western Area Command*. La piste est à peine utilisable et il n'existe aucun bâtiment ni infrastructure. Il n'y a pas d'eau, celle-ci devant être apportée par camions-citernes. Les hommes doivent défricher des clairières dans la brousse environnante pour installer leurs quartiers et des alvéoles pour les avions, et doivent aussi aménager des chemins de roulement entre les alvéoles et la piste en gravier. Celle-ci requiert un entretien constant. Si le gravier offre une plate-forme stable et résistante, il a tendance à former des ornières qui doivent

Formation de quatre B-25 du N° 18 (NEI) *Squadron* survolant la mer de Timor. L'appareil au premier plan (N5-188) est un B-25D-25 et les autres des B-25J-10. (Toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur)

être nivelées à intervalles réguliers. Un déménagement pour Pine Creek est envisagé, mais cet aérodrome se révèle encore moins bien adapté pour une utilisation intensive que MacDonald.

Le 26 décembre, alors qu'il tente de rallier MacDonald depuis Canberra, le N5-133 du lieutenant Oudraad effectue un atterrissage de fortune à environ 150 km au sud de Cloncurry. Le *Sergeant* R. Richards explique :

« *La soute à bombes avait été remplie de tentes pour notre campement. Des pioches, des pelles, des râteaux, etc. pour l'entretien des routes avaient été empilés en vrac sur le plancher sous la tourelle et autour du compartiment du radio. En arrivant à Cloncurry, on a rencontré un orage tropical. On a contourné l'orage par le nord, mais il a fallu atterrir d'urgence à cause de la panne d'essence qui nous guettait. À perte de vue autour de nous, le sol était dégagé sans obstacles dangereux. L'atterrissage s'est déroulé sans encombre et on s'est rapidement retrouvés en train de fouler un sol noir et sec. Quatre jours plus tard, on a été retrouvés par le commandant de la base. Un avion léger est venu nous chercher le lendemain. Le N5-133 a été récupéré quelques jours plus tard et a effectué avec succès de nombreuses missions avant de terminer sa carrière sur l'île Melville le 30 mars 1943.* »

La mission, une reconnaissance et une attaque contre des navires, implique un trajet aller et retour de 2 600 km.

Le N° 18 (NEI) *Squadron* entre enfin en action en janvier 1943, ses premières missions consistant en des reconnaissances au-dessus de l'archipel indonésien. Rapidement, il est engagé dans des raids diurnes et nocturnes sur les aérodromes et les installations japonais, dans des attaques à basse altitude contre les navires ennemis et dans le ravitaillement des commandos au Timor.

Le 18 janvier 1943, une section est détachée sur les îles Tanimbar (entre le Timor et la Nouvelle-Guinée) à la recherche de navires ennemis. Aucun chasseur japonais n'est rencontré à cette occasion. Le lendemain, lors d'une reconnaissance au-dessus de Toeal (îles Kai), plusieurs appareils sont touchés par la DCA. Le 20 janvier, comprenant qu'une nouvelle menace se fait jour, les Japonais répondent à un nouveau raid des B-25 par l'envoi de « Zéro » qui interceptent les assaillants au-dessus de Fuiloro (îles Aru). Deux chasseurs et un hydravion sont revendiqués comme « probablement détruits » à Dobo.

Le 31 janvier, lors du retour d'un raid sur Dili (Timor Oriental), deux B-25 doivent effectuer un atterrissage forcé à la suite d'une panne d'essence, sans conséquence pour les équipages. Ce n'est malheureusement pas le cas pour celui du N5-132 qui s'écrase à cinq kilomètres au nord-ouest de MacDonald le 5 février; tout l'équipage, qui compte trois membres de la RAAF, est tué. Les B-25 opèrent à l'extrême limite de leur autonomie, ce qui occasionne un certain nombre d'atterrissages forcés à quelques kilomètres de la base, tandis que la plupart des appareils se posent avec des réservoirs pratiquement à sec.

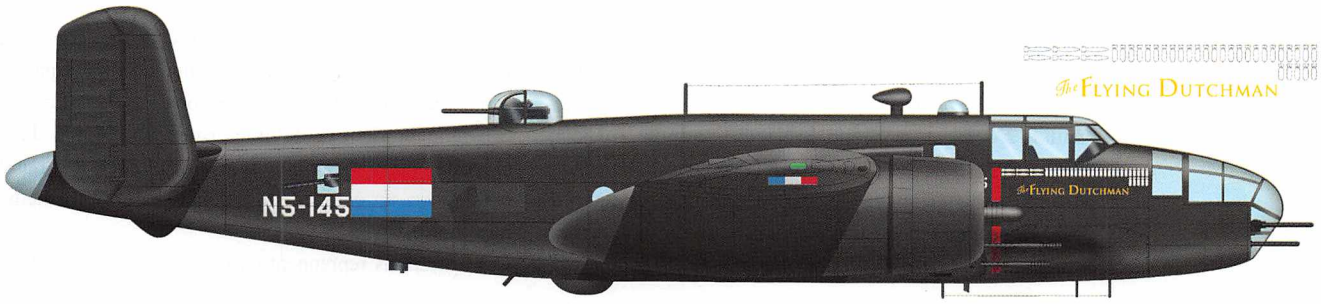
Les interceptions par la chasse japonaise deviennent de plus en plus fréquentes. Le 18 février, deux « Zéro » engagent un combat aérien de trois quarts d'heure au-dessus de Dili. L'un est abattu, mais le B-25 N5-144 est perdu en mer. Les autres appareils, craignant de tomber en panne d'essence, ne peuvent s'attarder dans le secteur et repartent, non sans avoir vu plusieurs hommes grimper à bord d'un canot. Ils seront ultérieurement repérés par des Lockheed Hudson de la RAAF qui leur parachuteront des vivres et de l'eau avant qu'ils ne soient recueillis par le HMAS *Vendetta*.

Une opération (presque) comme les autres

Le lieutenant Rudi Swane et son équipage décollent de Darwin à bord du N5-133 le 30 mars 1943 à 9 heures. Leur mission, une reconnaissance photo de Kaimana et une attaque contre des navires, implique un trajet aller et retour de 2 600 km. Une nourrice d'essence a dû être chargée à l'intérieur et de ce fait la charge offensive a été réduite à quatre bombes de 300 livres. L'objectif est la base navale située sur la côte ouest de la Nouvelle-Guinée, fortement défendue par des batteries de DCA et des chasseurs basés à Timeoka et Babo.

À environ 5 km au sud-est de Kaimana, l'équipage aperçoit quatre cargos et un pétrolier ennemis. Le pilote choisit le plus gros et lance ses quatre bombes qui tombent à côté. La réaction de la DCA est faible, même si un obus fait éclater une partie du perspex de la pointe avant, et, au moment où le N5-133 change de cap, deux « Zéro » apparaissent à moins d'un kilomètre de distance. Les deux chasseurs manœuvrent de manière à effectuer une première passe frontale. Les mitrailleuses avant du B-25 s'enrayent et le premier pilote japonais place un grand nombre de coups au but avant de passer sous le ventre du Mitchell. Le mitrailleur parvient à l'encadrer dans son viseur, mais sa tourelle, mise hors d'usage dans l'attaque, ne répond plus. Au moment où le second chasseur japonais prononce son attaque, Swane se met légèrement en montée pour faire face et, cette fois, les deux mitrailleuses de calibre 0,50 fonctionnent, touchant à plusieurs reprises le « Zéro » au capot. Le chasseur ennemi dégage, part en piqué, moteur fumant, et disparaît. Le premier « Zéro » revient alors pour une nouvelle passe. Il atteint le B-25 au moteur droit qui s'arrête, puis, au cours d'une troisième passe, il crible le B-25 de projectiles. Lorsque le chasseur japonais revient pour donner le coup de grâce, le mitrailleur supérieur retient son tir jusqu'à ce qu'il

Le B-25C N5-134 portant toujours son ancien *serial* américain (41-12885) survole une zone semi-désertique typique du nord de l'Australie. Livré en septembre 1942, cet appareil servira jusqu'en 1949.



North American B-25C (N5-145, ex-41-12798)
N° 18 (NEI) *Squadron*
Batchelor, 1943.

© P-A. Tilley - 2003

soit à moins de 30 mètres. Une volée de balles de 0,50 (12,7 mm) déchiquette le fuselage du « Zéro » qui « *tombe comme une torche* » dans l'océan.

Ce danger écarté, il reste à accomplir le voyage de retour long de 1 000 km sur un seul moteur, d'autant plus périlleux qu'il passe à proximité des aérodromes ennemis situés à Doela, Langgoer, Taberfane et Dobo. Un strict silence radio est observé à bord et chacune prie pour que l'attention des Japonais ne soit pas attirée par le bruit pétaradant de l'unique moteur qui se bat pour survivre. Dès qu'ils sont assez près de l'Australie pour prendre le risque de rompre le silence radio, le pilote informe Darwin de leur situation précaire. Les jauges des réservoirs d'essence indiquent « *empty* » quand, à 17h55, ils discernent au loin les contours d'une côte. Ce sont ceux de l'île Melville. Avec un peu de chance, ils peuvent l'atteindre. Le radio-mitrailleur *Sergeant* Don Moore garde un souvenir impérissable de leur approche :

« *Nous étions descendus à moins de 300 m et nous étions tout proches de l'île lorsque le moteur gauche surchargé de travail a rendu l'âme ! Nous ne pouvions plus rien faire d'autre que descendre, soit dans la mer, soit dans les mangroves en bordure de la côte, soit dans la luxuriante végétation de la terre ferme. Rudi visa le bord des mangroves et, tout à coup, une magnifique petite plage apparut – comme si quelqu'un venait de la déposer là, exprès pour nous cet après-midi.* »

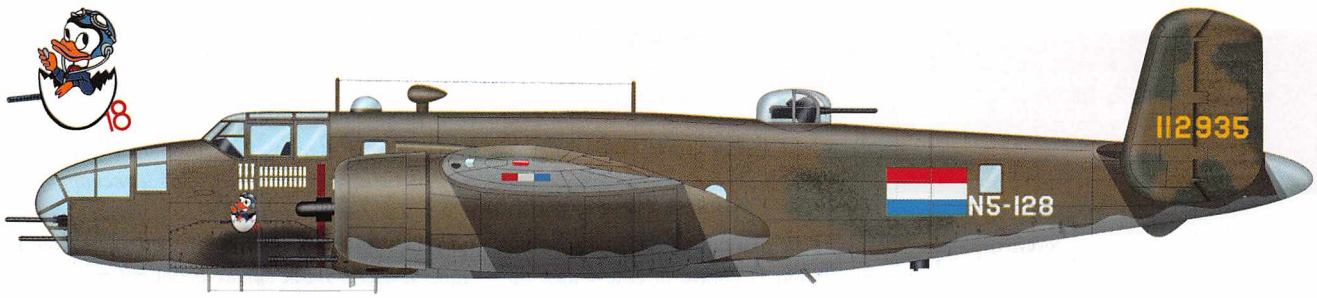
Le B-25 est en descente lorsque le moteur gauche bafouille et se tait. L'appareil plane en silence jusqu'à une bande sablonneuse et se pose sur le ventre en douceur. Neuf heures se sont écoulées depuis que Swane et son équipage sont montés à bord. Un B-25 du 18 les repère le lendemain vers 11 heures et largue eau et nourriture ainsi qu'une note indiquant l'endroit où un Supermarine Walrus viendra les

« *Tout à coup, une magnifique petite plage apparut – comme si quelqu'un venait de la déposer là, exprès pour nous.* »

chercher. Pour se rendre au lieu indiqué, ils doivent traverser un marais, transportant la précieuse caméra et soutenant l'un des leurs. Quand ils arrivent enfin, la marée est basse et le Walrus gît le ventre bien au sec sur la plage. Vingt-quatre heures plus tard, Swane et son équipage sont de retour à Darwin.

Érosion du potentiel

Le 13 avril 1943, le *Squadron* fait mouvement de MacDonald à Batchelor (Northern Territory) qui sera sa base pour les deux années à venir. Non seulement celle-ci est mieux équipée, mais sa plus grande proximité de la côte réduit les risques de panne sèche. Une fois l'installation terminée, les affaires sérieuses reprennent le 11 mai avec une reconnaissance au-dessus des îles Tanimbar et du terrain



North American B-25C (N5-128 ex-41-12935)
N° 18 (NEI) *Squadron*
Batchelor, 1943.

© P-A. Tilley - 2003

de Laha sur l'île Ambon, suivie par des visites au Timor oriental et occidental. Le but de ces missions consiste à contraindre les Japonais à maintenir des forces dans ce secteur qui, sinon, auraient tôt fait d'être envoyées en Papouasie–Nouvelle-Guinée où ils savent qu'ils sont en train de perdre pied. Un appareil, le N5-147, est perdu à l'ennemi le 23 mai, et un second, le N5-150, le 2 juin. Au cours des mois suivants, les pertes du 18 augmentent de manière sensible, particulièrement au cours des attaques à basse altitude. Des mitrailleuses supplémentaires sont installées dans et autour du nez des B-25 pour neutraliser les batteries de DCA, mais néanmoins le potentiel de l'unité s'érode de façon graduelle.

Le 11 juin, le lieutenant-colonel J.J. Zomer prend le commandement du *Squadron*. À cette époque, celui-ci manque d'hommes et d'avions, mais ce n'est pas avant septembre que d'importants renforts arrivent. Les pilotes proviennent de l'école interarmes installée à Jackson (Mississippi) et ils apportent avec eux des B-25J flambant neufs, avec un équipement amélioré et un armement fixe plus lourd.

Les opérations reprennent en novembre 1943. Destinées à

N5-230 et N5-228, les deux B-25J-10 figurant à l'arrière-plan de la photo de la page 54. On note la manière bâclée avec laquelle ont été peintes les marques de nationalité.

appuyer les opérations en Papouasie–Nouvelle-Guinée, les missions consistent à neutraliser les bases japonaises au Timor et à Ambon et sur les îles Kai et Aru, ainsi que de donner la chasse à tout bâtiment ennemi dans le secteur. En moins de trois mois, le 18 revendique la destruction de six navires, représentant 25 545 tonneaux, plus de nombreux petits bâtiments de tonnage indéterminé. De cette activité naît l'insigne d'escadrille officieux, une fermière hollandaise en train de passer le balai.

Le 10 mars 1944, seize B-25 sont envoyés à Potshot, dans le golfe d'Exmouth (Western Area), pour parer à une possible attaque de la part des Japonais contre la côte Ouest de l'Australie. Il ne s'agit en fait que d'une fausse alerte occasionnée par une erreur de transcription des mouvements de la flotte japonaise et les appareils regagnent Batchelor le 23 mars.

Tout à coup, une flamme a jailli au milieu du fuselage, l'appareil a piqué dans la mer et a violemment explosé dans un nuage de fumée blanche et noire.

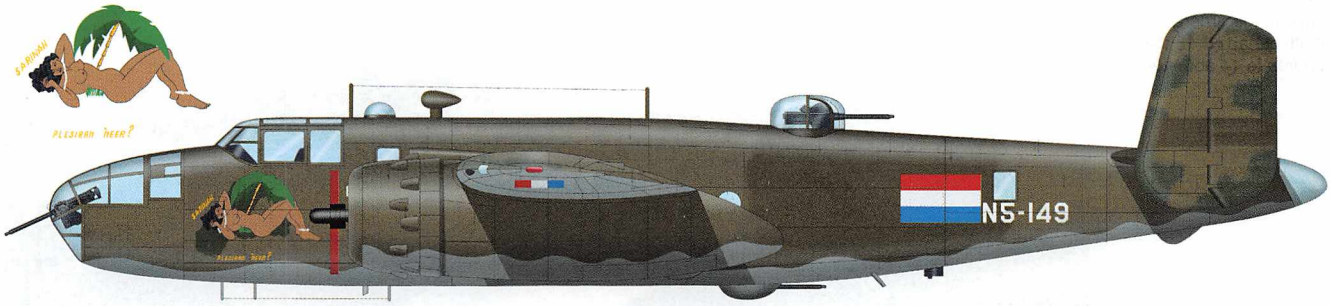
Le lieutenant-colonel E.J.G. te Roller prend le commandement du 18 en avril 1944, mais il est malheureusement tué lors d'une attaque contre des navires japonais au large de l'île Tioor le 23 juin. Son avion est touché par la DCA et explose au contact de la mer. Il est remplacé par le lieutenant-colonel D.L. Asjes à compter du 1er juillet.

Le 26 juin 1944, le N5-162 est abattu par la DCA, probablement côtière, et s'abîme en mer :

« *Après avoir effectué plusieurs passes sur un navire, N5-162 a averti par radio les autres avions de se méfier de la DCA qui tirait depuis la côte. Malgré tout, on l'a vu exécuter une nouvelle passe à très basse altitude avec l'intention bien visible de réduire l'opposition au silence. Tout à coup, une flamme a jailli au milieu du fuselage, l'appareil a piqué dans la mer et a violemment explosé dans un nuage de fumée blanche et noire. Les trois autres B-25 de la mission, N5-163 lieutenant Dreher, N5-185 lieutenant van der Ende et N5-180 commandant Asjes, ont effectué des recherches sur zone pendant quelque temps sans apercevoir le moindre signe de vie.* » Deux appareils ont été endommagés par la DCA.

Lancers de tracts

Comme la zone des combats s'éloigne progressivement de l'Australie, il est envisagé de transformer le N° 18



North American B-25D (N5-149)
N° 18 (NEI) *Squadron*
Batchelor, 1943.

© P-A. Tilley - 2003

(NEI) *Squadron* sur B-24 Liberator, mais aucune suite ne sera donnée. Les autorités néerlandaises en Australie pensent qu'il est temps de montrer à la population de Java, l'île la plus peuplée, que les Hollandais sont toujours en guerre et elles décident de planifier un lancer de tracs.

Deux appareils sont retenus, les N5-180 (capitaine F. van Breemen) et N5-185 (lieutenant Hagers), parce qu'ils ont été détachés du 18 pour subir des réparations. La tourelle supérieure est déposée et son logement caréné, un réservoir largable de 1 364 litres est installé dans la soute à bombes et un autre de 836 litres dans le fuselage, tandis que l'espace disponible est comblé par autant de jerrycans d'essence qu'il est possible de faire tenir. Les appareils embarquent en outre des caméras et un dérivomètre, ainsi que 150 000 tracts donnant des nouvelles de l'avance alliée rédigés en malais, hollandais et anglais.

Une fois préparés, les deux avions sont envoyés à Potshot et la mission est programmée pour la soirée du 23 septembre. Le N5-185 doit survoler Bandung (200 km au sud-est de Djakarta) et le 189 Batavia (actuellement Djakarta). Les deux B-25 franchissent de concert la côte de Java à 2 100 mètres d'altitude et plongent jusqu'à 30 mètres pour lancer leurs tracts. Ceux-ci sont largués au-dessus de petits villages et de quelques grosses agglomérations et les équipages peuvent nettement distinguer la population se précipiter dans la rue pour saluer leur passage. Après avoir survolé Java pendant près de trois quarts d'heure, les deux appareils rentrent à Potshot, terme d'une sortie qui a duré 13 heures et demie.

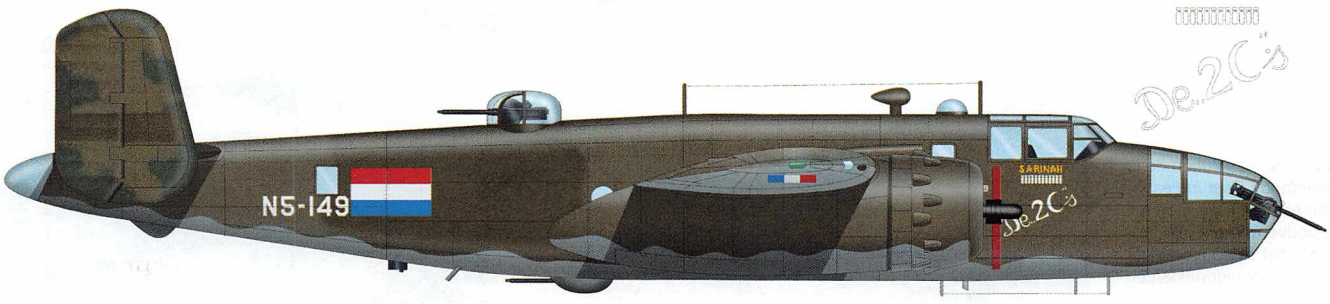
En janvier 1945, un appareil isolé effectuera une mission semblable au-dessus de Surabaya (Java).

Le 7 octobre 1944, le lieutenant-colonel M. van Haselen prend la tête de l'escadron.

La population de Djakarta se précipite dans la rue pour saluer le passage des avions néerlandais.

Coulez l'*Isuzu* !

Le 3 avril 1945, le sous-marin USN *Besugo* (*Commander* T.L. Wogan) signale la présence d'un croiseur léger escorté par trois bâtiments plus petits zigzaguant cap au nord dans la mer de Florès, entre les îles Sumbawa et Florès. Le *Besugo* coule le dragueur de mines n° 12 (630 tonneaux) et identifie l'*Isuzu*, l'un des six croiseurs de 5 700 tonneaux de la classe *Natori*, construit entre 1920 et 1921. Dans la nuit, un autre sous-marin confirme le rapport et au petit matin, le convoi franchit le détroit de Sumba, laissant prévoir qu'il se rend à Kupang, au Timor Oriental, où il a probablement rendez-vous avec un



North American B-25D (N5-149)
N° 18 (NEI) *Squadron*
Batchelor, 1943.

© P-A. Tilley - 2003

Ce B-25J-5 (N5-226, ex-43-27929) a connu quelques soucis au cours d'une mission comme en témoigne l'absence de l'empennage arrière droit. Il fut affecté au N° 18 (NEI) *Squadron* le 14 août 1944.

convoi de troupes. Ordre est donné d'attaquer les navires japonais avec tous les avions disponibles. Aussitôt, dix B-25 du N° 18 (NEI) *Squadron* et les Liberator du N° 21 (RAAF) *Squadron* sont préparés pour la mission. Sur les dix B-25, sept ont un équipage néerlandais : N5-173 (lieutenant Slats), 184 (lieutenant Dijkstra), 188 (lieutenant Noordraven), 209 (capitaine Cooke), 226 (capitaine Renauld), 242 (lieutenant de Neve) et 245 (lieutenant Merkelbach).

« *Nous avons décollé le 4 avril depuis Batchelor avec 10 B-25 chargés de bombes perforantes pour Truscott où nous avons atterri pour refaire les pleins en vue de la mission du lendemain. Pour nous rapprocher encore un peu plus de l'objectif, nous devions survoler la mer de Timor, infestée de requins agressifs et affamés. Notre plan de vol prévoyait un décollage au petit matin le 5 avril sous les ordres du capitaine Renauld dont le B-25 était équipé d'un viseur Sperry.* »

Le vol s'effectue en formation serrée à 3 000 mètres, l'avion de tête contrôlant le bombardement et les autres s'alignant sur le leader en maintenant un intervalle de 50 mètres. Les bombes explosent des deux bords de l'*Isuzu* qui exécute un brutal virage à tribord qui l'amène droit sous une nouvelle bordée de bombes. Deux l'atteignent, l'une à la proue, l'autre à la poupe. Au moins six coups à moins de dix mètres de distance sont également notés. Le croiseur ne perd pas de vitesse, mais de la fumée s'élève de l'arrière de la passerelle. Dans la nuit, un sous-marin coule un autre petit bâtiment. L'*Isuzu* est repéré à 4 heures le lendemain matin par l'USN *Gabilan* (*Commander* W.B. Parham) qui lui balance une torpille. L'USN *Charr* (*Commander* F.D. Boyle), arrivé peu après, observe l'explosion et l'envoie par le fond avec trois nouvelles torpilles.

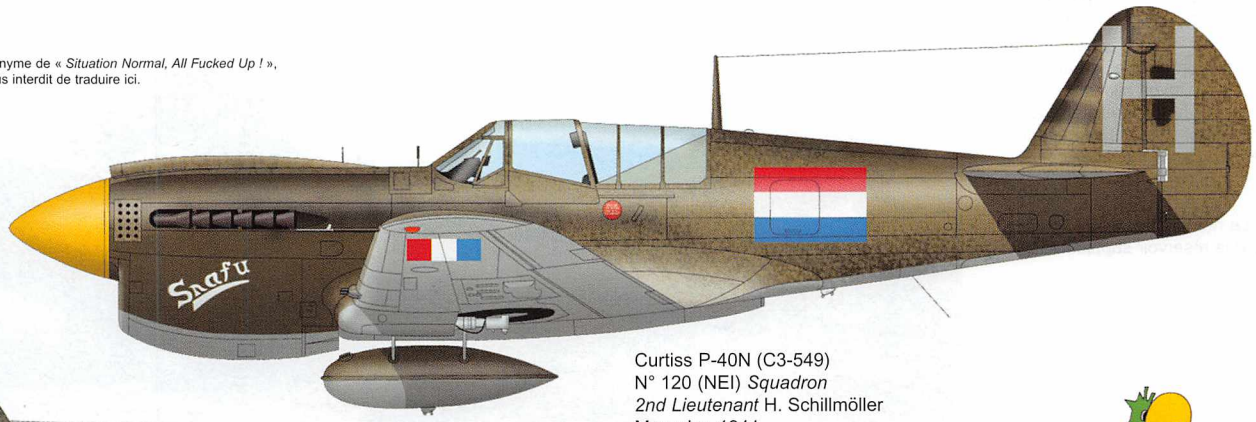
Ultimes sorties

En février 1945, il est question d'envoyer le 18 à Jacquinot Bay, en Nouvelle-Bretagne, mais les autorités hollandaises souhaitent qu'il se rende aux Indes Néerlandaises et le général MacArthur accepte son transfert pour Morotai aux Halmahera. Cependant, les ordres changent une nouvelle fois le 15 juillet et le *Squadron* quitte l'Australie pour Balikpapan (sur la côte est de Bornéo) où il se pose deux jours plus tard. Il exécute un certain nombre de missions de guerre, mais il est principalement utilisé pour lancer des tracts sur les troupes japonaises et de la nourriture sur les camps de prisonniers à Bornéo, à Java et aux Célèbes.

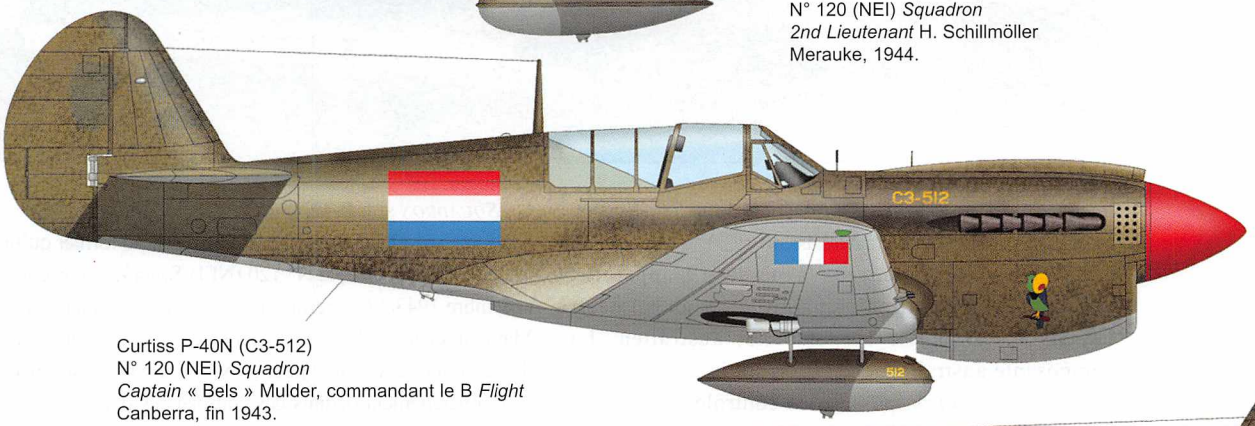
Le dernier B-25 perdu, le N5-210, est abattu par la DCA japonaise le 19 août, soit quatre jours après la cessation des hostilités. La dernière mission se déroule le 21 septembre,

Cérémonie de dissolution de la *Netherlands East Indies Air Force* en Australie, au moment où le gouvernement néerlandais rétablit sa souveraineté sur l'archipel indonésien en janvier 1946. Pour le N5-246, qui porte les nouvelles marques de nationalité, la Seconde Guerre mondiale est terminée, mais il sera bientôt engagé dans la lutte contre les nationalistes indonésiens.

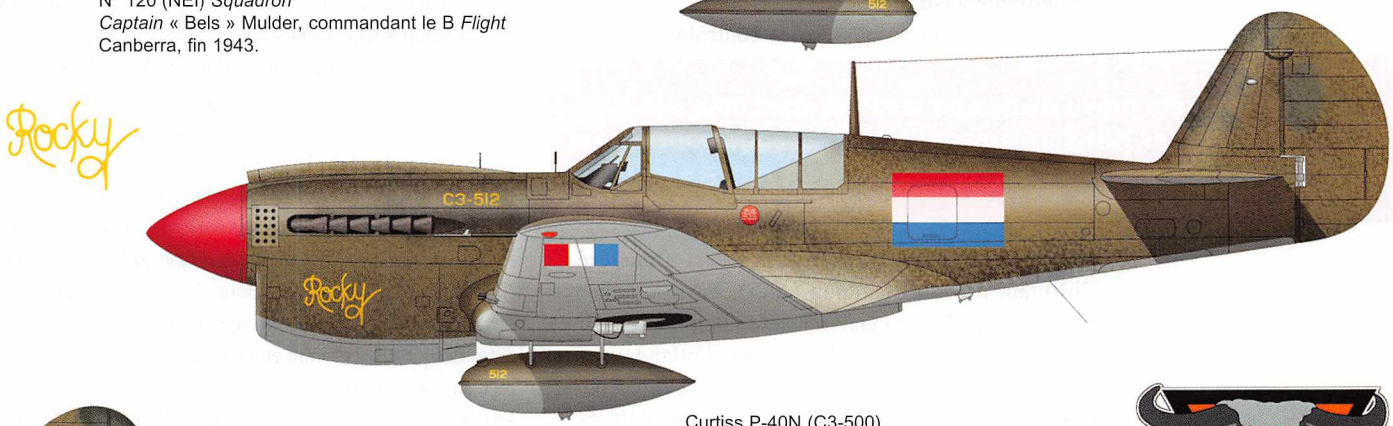
« Snafu » est l'acronyme de « *Situation Normal, All Fucked Up !* », que la décence nous interdit de traduire ici.



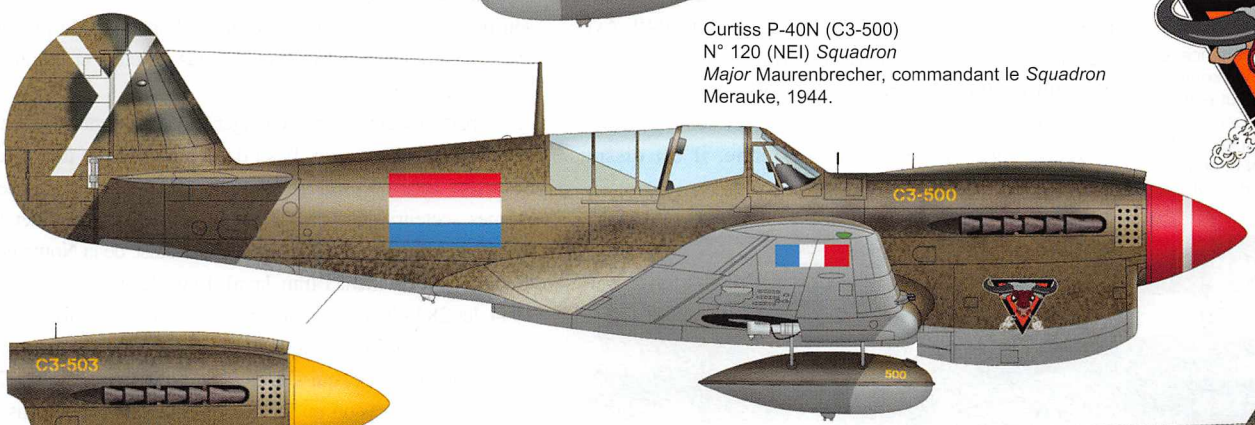
Curtiss P-40N (C3-549)
N° 120 (NEI) *Squadron*
2nd Lieutenant H. Schillmöller
Merauke, 1944.



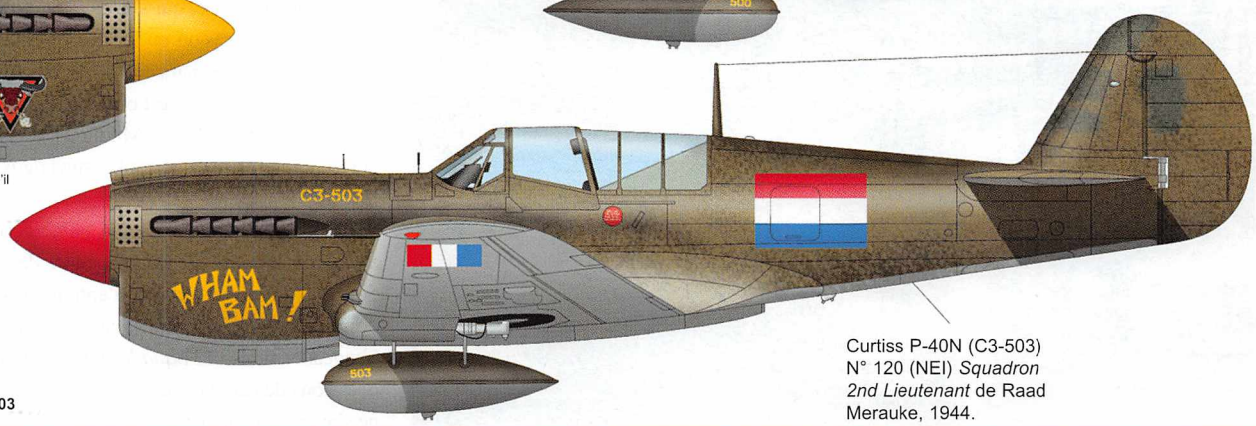
Curtiss P-40N (C3-512)
N° 120 (NEI) *Squadron*
Captain « Bels » Mulder, commandant le B *Flight*
Canberra, fin 1943.



Curtiss P-40N (C3-500)
N° 120 (NEI) *Squadron*
Major Maurenbrecher, commandant le *Squadron*
Merauke, 1944.



Le nez du C3-503 lorsqu'il fut affecté au A *Flight*.



Curtiss P-40N (C3-503)
N° 120 (NEI) *Squadron*
2nd Lieutenant de Raad
Merauke, 1944.

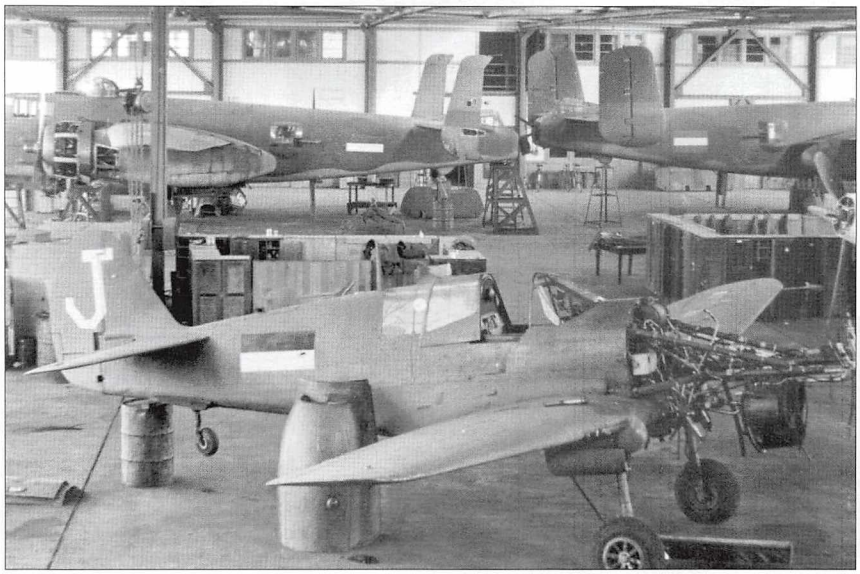
© P-A. Tilley - 2003

Un P-40N (C3-503) du N° 120 (NEI) *Squadron* à Merauke début 1945. Cet appareil était habituellement piloté par le *2nd Lieutenant* de Raad, qui fut affecté successivement au B *Flight* (casserole rouge) et au A *Flight* (casserole jaune) – voir la planche page 61. Le numéro de série est répété sur le réservoir supplémentaire.

lorsque le 18 est envoyé en protection de la 7ème division australienne qui débarque à Makassar.

Le N° 18 (NEI) *Squadron* a perdu 19 appareils, faisant 77 tués ou disparus parmi le personnel néerlandais et 25 parmi le personnel australien. La composante australienne est dissoute le 25 novembre 1945 et le *Squadron* passe sous contrôle néerlandais le 15 janvier 1946. En mars, il est transféré à Tjililitan, près de Bandung (Java), où il commence des missions de reconnaissance, de bombardement et de mitraillage en appui des troupes hollandaises en lutte contre les rebelles indonésiens. La guérilla se prolonge jusqu'au cessez-le-feu de juillet 1949. Avec l'établissement de la république d'Indonésie en décembre 1949, la présence du N° 18 *Squadron* ne s'impose plus. Dernière unité à passer ses avions à la nouvelle force aérienne indonésienne, il est dissous le 26 juillet 1950.

Il avait été prévu d'engager les P-40 aux côtés des B-25, mais les Kittyhawk manquaient d'allonge pour opérer dans les mêmes secteurs que les Mitchell.



Un atelier de maintenance et de réparation sous contrôle néerlandais fut établi à Bundaberg (Queensland, Australie) en juin 1945. On voit ici un P-40N et deux B-25J en cours de révision.

UN *SQUADRON* SUR P-40N

Les forces néerlandaises en Australie n'ont pu former qu'une seule unité de chasse, le N° 120 (NEI) *Squadron*, créée le 10 décembre 1943 à Canberra sous les ordres du capitaine H.A. Maurenbrecher; celui-ci restera à la tête de l'unité jusqu'à la fin de la guerre. Comme pour le N° 18 *Squadron*, les avions sont officiellement déduits des commandes placées avant la guerre par le gouvernement néerlandais, mais dans la réalité, ils proviennent des stocks du « *Lend-Lease* ». Le personnel navigant est composé en partie de pilotes qui ont déjà combattu en 1941-1942 et en partie de jeunes pilotes frais émoulus des centres d'entraînement aux États-Unis, tandis que le personnel technique est intégralement fourni par la RAAF. Les pilotes séjournent un temps au N° 2 *Operational Conversion Unit* à Mildura pour s'aguerrir aux tactiques et aux procédures en vigueur au sein des unités de la RAAF aux côtés desquelles ils seront engagés. Fin janvier 1944, le 120 a reçu sa dotation complète de 28 Curtiss P-40N Kittyhawk et son personnel comprend des officiers hollandais, la plupart étant des pilotes, et 213 officiers, sous-officiers et hommes appartenant à la RAAF.

Au départ, il a été prévu d'engager le 120 conjointement au N° 18 (NEI) *Squadron*, basé dans le Territoire du Nord. Toutefois, les P-40N manquent d'allonge pour opérer dans les mêmes secteurs que les B-25 et le 120 se voit assigner le terrain de Merauke, dans la partie hollandaise de la Nouvelle-Guinée (actuellement l'Iran Jaya). Entre le 9 et le 13 mars 1944, les 28 P-40N sont rapidement expédiés en renfort du 18 à Potshot, dans l'ouest australien, en réponse à la menace d'invasion japonaise, qui s'avérera être une fausse alerte. Ce sera l'unique occasion où les deux formations néerlandaises coopéreront. Le 28 mars, le 120 est renvoyé à Canberra. Lors du vol retour, un pilote est contraint à abandonner en vol son P-40 (C3-524) à 80 km de Mildura. Le 7 mai 1944, le personnel technique arrive à Merauke, suivi deux jours plus tard par les P-40N.

Au cours des deux mois qui suivent son installation, le *Squadron* effectue un grand nombre de vols de familiarisation, d'exercices de combat, d'entraînement au tir aérien et au bombardement en piqué de concert avec les Vultee Vengeance du N° 12 *Squadron*. Les Kittyhawk ont plusieurs occasions de décoller sur alerte, mais aucun avion intercepté ne s'avère être japonais.

La première mission de guerre se déroule le 27 juin quand une patrouille effectue une reconnaissance armée au-dessus de Cooks Bay et une autre exécute une attaque au sol au profit des troupes australiennes. Le 120 est cependant durement frappé le 6 septembre lorsqu'un Dakota hollandais, transportant sept pilotes néerlandais et un certain nombre d'Australiens, est porté disparu. Il ne sera retrouvé qu'en 1989 par une expédition de botanistes près de Mossman (North Queensland, Australie). L'avion avait percuté le sommet d'une montagne culminant à 1 500 mètres.

Désormais, le 120 est totalement intégré au dispositif allié et le bilan commence à s'alourdir, avec la perte de trois P-40N en combat et la mort d'un autre pilote au cours d'un exercice de bombardement en piqué. Tandis que le « front » se déplace vers le nord, le 120 est maintenu à Merauke avant d'être envoyé au repos le 14 février 1945. En avril, il est question de le redéployer à Jacquinot Bay, mais c'est finalement plus au nord, à Biak, qu'il s'installe Il n'est cependant pas déclaré opérationnel avant le 14 juin 1945. Il faut dire qu'à cette époque les Alliés disposent d'un nombre très important d'unités dans un secteur contourné par les Alliés qui font porter leurs offensives plus au nord. Néanmoins, les deux derniers mois de la guerre se révèlent être la période la plus active de la vie du N° 120 *Squadron*. Les P-40N attaquent sans relâche les dépôts de carburant et les concentrations de troupes dans les secteurs de Moemi (nord-est de l'Iran Jaya), Vogelkop (île Salawati) et Geelvink Bay (Cenderawasih), ainsi que tout ce qui peut flotter de la simple barge au transport de troupes. Dans le courant du mois de juillet, les P-40N travaillent conjointement avec les Bristol Beaufort du N° 15 *Squadron*, attaquant sans relâche les plantations de Saborwa et de Foemaoe. Cinq P-40N sont perdus en deux semaines : C3-526 et 539 le 4 juillet, 528 le 9 et 546 et 559 le 19 lors d'une attaque sur l'île de Middleburg. La présence d'une radiobalise est suspectée à Manokwari et tous les sites douteux font l'objet d'un traitement de faveur à partir du 30 juillet. Cependant, les P-40N qui opèrent en trois sections de cinq, sont accueillis par le tir nourri de la DCA. Deux (C3-535 et 562) sont abattus et quatre autres fortement endommagés. Les missions sur Manokwari se poursuivent jusqu'au 15 août, sans grand succès semble-t-il.

Le 120 poursuit ses missions pendant encore deux mois. Le 30 octobre, la composant australienne est dissoute, mais les derniers éléments ne sont rapatriés qu'en février 1946. Le 20 juillet, l'unité passe sous le contrôle des forces armées néerlandaises et est envoyée à Java pour combattre les nationalistes indonésiens. À la suite de la proclamation de l'indépendance de l'Indonésie, le 29 décembre 1949, et du transfert du matériel à la jeune aviation indonésienne, le N° 120 (NEI) *Squadron* est dissous le 1er mars 1950.

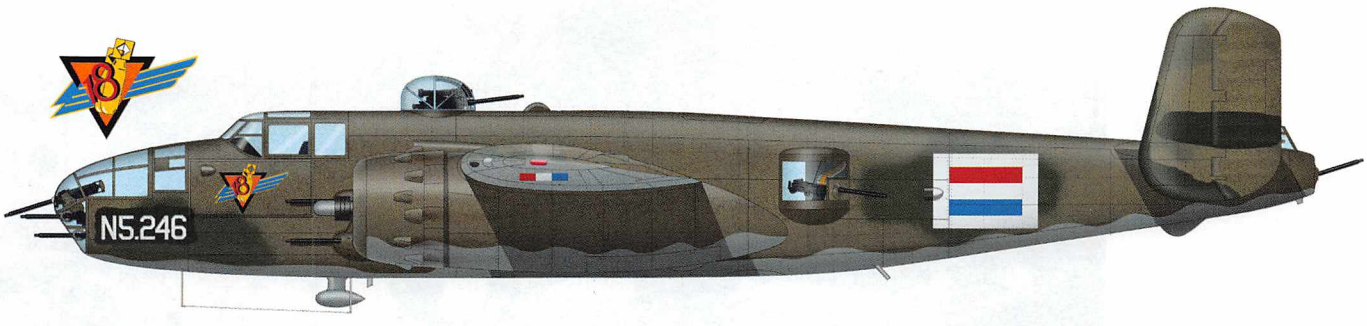
Un des Lockheed Lodestar (LT-923) du N° 19 (NEI) *Squadron* sur un aérodrome australien.

Le transport, le parent pauvre

Une force aérienne n'est pas complète sans unité de transport. Les Hollandais utilisent depuis le début de la guerre du Pacifique plusieurs avions de transport dont certains sont d'anciens avions de ligne. Ils sont parmi les derniers avions à quitter Java le 9 mars 1942.

On retrouve en Australie la quasi totalité des Lodestar et deux DC-2, deux DC-3, trois DC-5 et trois Lockheed 14 de la KNILM. La compagnie aérienne déplace son siège social de Melbourne à Sydney et loue ses avions basés à Brisbane à l'USAFIA. Cependant, pour les Américains l'accord n'est pas viable pour des raisons de maintenance, de coordination et de coût. Il l'est à peine plus pour la KNILM, dont le stock de pièces détachées a été réquisitionné par les Américains en mars 1942. En conséquence de quoi, la KNILM finit par mettre sa flotte en vente en mai 1942. Elle intéresse bigrement les Australiens, cette flotte, mais ne parvenant pas à fixer un prix, ils se la font souffler sous le nez par les Américains ! Faute d'avions, la compagnie cesse d'exister et son personnel est ventilé entre les diverses branches des forces armées néer-

Incapables de faire une offre, les Australiens se font souffler sous le nez la vente de la flotte de la KNILM par les Américains.



North American B-25J-20 (N5-246 ex-44-29514)
N° 18 (NEI) *Squadron*
Balikpapan, janvier 1946.

© P-A. Tilley - 2003

landaises, un équipage étant affecté au N° 18 (NEI) *Squadron*. Le 16 janvier 1943, la NEI (*Netherlands East Indies*) *Transport Section Brisbane* (TSB) est mise sur pied. Rattachée au 374th *Troop Carrier Group* de l'USAAF et placée sous les ordres du lieutenant-colonel G.A. de Stoppelaar, elle consiste en une simple structure administrative. En août 1943, les Américains acceptent de livrer un petit nombre d'avions de transport pour soutenir les deux unités de combat néerlandaises. C'est ainsi que le N° 119 (NEI) *Squadron* voit le jour le 1er septembre avec deux B-25 et un Lodestar. Cependant, sa création est jugée prématurée et l'escadron est dissous le 12 décembre. Le personnel est transféré à la TSB qui dispose désormais de huit équipages complets. Cette brutale expansion autorise la création de la *Transport Section Melbourne* (TSM) sous les ordres du capitaine S. de Mul en date du 1er février 1944. Opérant de manière autonome, cette section est placée sous la responsabilité de la RAAF. Au contraire de la TSB, la TSM reçoit des avions en dotation et dans les mois qui suivent, elle touche des C-47A, des B-25 convertis en avion de transport et des Lockheed 12A. À cette même période, deux Taylorcraft L-2 Grasshopper sont mis à la disposition du *Personnel and Equipement Pool* à Canberra par la 5th *Air Force*.

Le 1er septembre 1944, la TSB est détachée du 347th TCG et devient une unité autonome. Elle s'installe à Archerfield le 10 octobre où elle est rejointe par la TSM le 7 novembre. Les Lodestar sont petit à petit remplacés par des C-47A, dont dix-huit exemplaires seront pris en compte. Principalement utilisés au profit des N° 18 et 120 (NEI) *Squadrons*, ils sont mis à la disposition de la RAAF à première demande. La libération progressive des territoires des Indes néerlandaises entraîne un besoin croissant en avions de transport et le grand quartier-général allié approuve la livraison de nouveaux C-47 pour évacuer les prisonniers et ravitailler les régions reconquises, à la condition expresse qu'ils ne servent pas à rétablir une administration coloniale.

Les archives de la RAAF semblent prouver la présence de deux autres unités de transport, les N° 1 et 2 (NEI) *Transport Squadrons*. Les fiches individuelles des Lodestar montrent que deux appareils (A67-932 et 936 – un mélange entre les *serials* RAAF et NEIAF) ont été transférés du N° 2 (NEI) au N° 37 (RAAF) *Squadrons* en 1944. Au moins cinq Lodestar (LT931 à 935) ont suivi le même chemin, dont trois (LT932, 933 et 935) seront rétrocédés aux Hollandais en 1946. Selon toute vraisemblance, les dénominations N° 1 et 2 (NEI) *Transport Squadrons* correspondent aux appellations hollandaises de TSB et TSM, mais l'auteur n'en a pas trouvé confirmation dans les archives australiennes.

Le 15 août 1945, les deux sections de transport donnent naissance au N° 19 (NEI) *Squadron*, toujours basé à Archerfield.

Le 30 octobre 1945, la *Netherlands East Indies Air Force* passe sous le contrôle de l'armée néerlandaise et elle établit son nouveau QG à Brisbane. Vers la fin de l'année, l'état-major déménage à Batavia (actuellement Djakarta) pour préparer le retour des unités de la NEIAF sur l'île de Java. Cependant, le *South East Asia Command* (SEAC) allié occupe la majorité des aérodromes dans la région et le transfert ne peut se faire, avec retard, que sur le seul terrain libre de Tjililitan. À cette époque, le gouvernement australien souhaite vivement que la NEIAF quitte le continent. Manifestant sa sympathie envers les indépendantistes indonésiens, il n'a aucune envie que les Néerlandais entreprennent une quelconque action militaire depuis l'Australie.

Le 1er février 1946, le N° 19 (NEI) *Squadron* est englobé dans le nouveau NEI *Aircraft Transport Group*, qui comprend également une escadrille de l'aéronavale équipée de Catalina et de C-47 et basée à Surabaya. La force de transport a été nettement renforcée grâce à l'achat de C-47 provenant de surplus (17 exemplaires achetés à Manille, 14 auprès de Douglas et 19 auprès de Canadair, ces derniers étant des DC-3 militarisés), ainsi que de Lockheed 12. Le 19 dispose de 12 B-25 transformés, 2 Lockheed C-60, 2 Douglas C-47 et 4 Douglas C-54, auxquels viennent s'ajouter 2 C-60, 1 ex-DC-3 et 4 C-54 vendus directement par Douglas. Début août, le 19 s'installe à Kemajoran (Batavia).

Arrivée tardivement dans un secteur où les Alliés avaient déjà conquis la supériorité aérienne, la *Netherlands East Indies Air Force* n'a été qu'une force auxiliaire symbolique. Ses deux escadrons se sont battu avec détermination et efficacité, mais sans l'aide permanente de la RAAF, ils n'auraient jamais disposé d'un personnel en nombre suffisant pour être engagés en opérations.

Le P-40N C3-500 du *Major* Maurenbrecher, commandant le n° 120 (NEI) *Squadron* à Merauke en 1945. (Photo Dutch Colour Group)

Hi-Fi dans le ciel malais

Au pic de la campagne de Malaisie contre les communistes du MRLA en 1951, les autorités britanniques décident d'installer de grands haut-parleurs sur des avions pour diffuser des messages de propagande contre ce mouvement insurrectionnel. Cet équipement est d'abord essayé sur un Auster Autocrat, immatriculé G-AJIZ, avec un haut-parleur monté en-dessous de chaque aile et un amplificateur installé dans la cabine. Les opérations commencent en novembre 1952 et comme l'essai est jugé concluant, plusieurs Auster AOP.6 du N° 1311 *Flight* sont modifiés. Cependant, à l'usage, il s'avère que la taille des Auster limite la capacité d'emport et une plate-forme aérienne plus grande est pressentie. Donc, début 1953, d'autres essais sont conduits sur le Dakota et le Valetta. Le Valetta est cependant vite écarté à cause du bruit excessif de ses moteurs.

En revanche, l'essai sur le Dakota est plus concluant. Le système consiste en un générateur diesel qui alimente un grand amplificateur et quatre haut-parleurs de 2 000 watts chacun. Installés sous le fuselage et orientés à 45° vers le bas, ils ont une portée pratique de 2 500 mètres. Avec l'avion volant sur un circuit main gauche à une vitesse juste au-dessus de la vitesse de décrochage, le message de 30 secondes peut être entendu au complet à partir d'une position fixe au sol. D'un point de vue tactique, le passage de l'avion « médiatique » peut occasionnellement être suivi par un raid aérien pour bien faire passer le message !

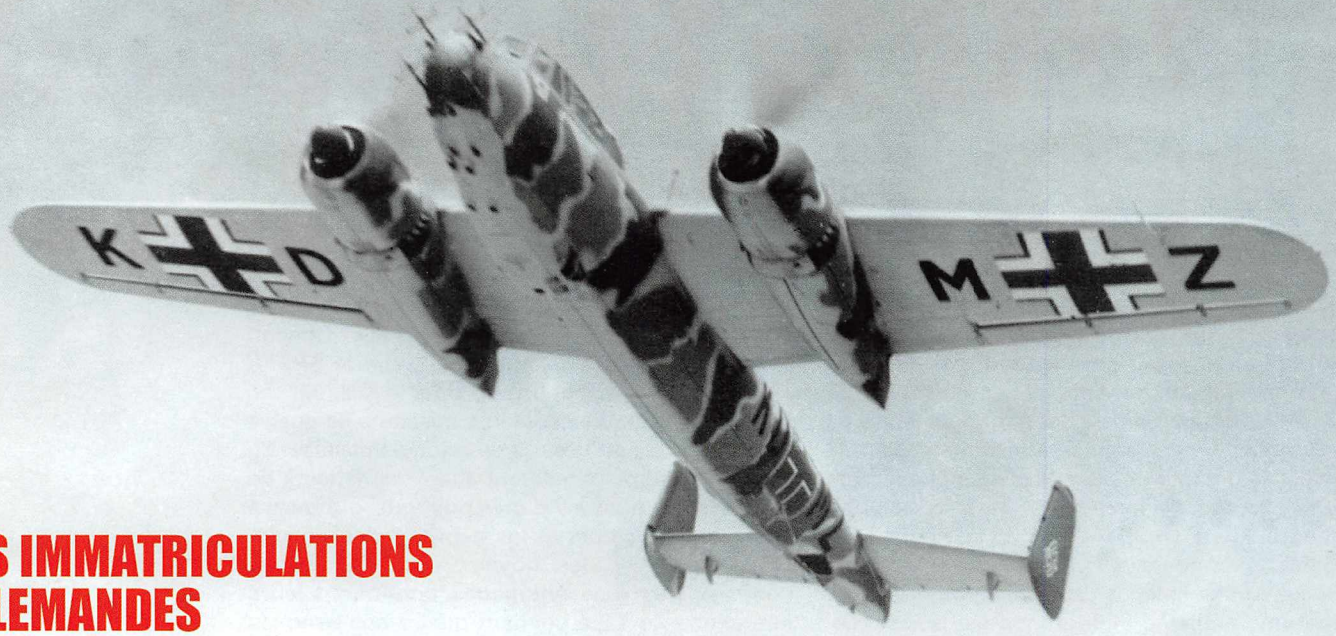
Le 15 février 1954, le N° 1311 *Flight* basé à Kuala Lumpur devient le N° 267 *Squadron* sous le commandement du *Squadron Leader* M.E.J. Hickmott, avec des Pionneer comme équipement. Entre-temps, trois Dakota C.4 sont modifiés en « avions haut-parleur» et le premier ainsi transformé, le KJ810, est pris en compte le 20 mai 1954 par ce qui devient de manière peu formelle le «*Voice Flight* » du N° 267 *Squadron*. Le KP277 arrive le 2 juin et enfin le KJ955 le 15 juillet. Chacun reçoit un nom de baptême, *Faith* pour le KP277, *Hope* pour le KJ955 et *Charity* pour le KJ810.

Ils commencent aussitôt leurs missions de guerre psychologique au-dessus de la jungle malaise. En outre, les Dakota effectuent aussi des lancers de tracts dans le cadre d'une politique qui vise à toucher « les cœurs et les esprits » des populations civiles et des noyaux durs des forces communistes. Les équipages continuent leurs opérations de sape pendant quatre ans avec les trois Dakota et deux Auster.

Le 1er novembre 1958, le N° 267 *Squadron* devient le N° 209 *Squadron*. La lutte anti-insurectionnelle portant ses fruits, les zones à risques diminuent et les missions finissent par se concentrer dans les montagnes du nord de la Malaisie. De ce fait, les Auster au faible rayon d'action sont retirés des opérations et le 19 janvier 1959, les trois Dakota sont détachés à Bayan Lebas (Penang) pour continuer leurs opérations de soutien aux forces de sécurité. Malheureusement, le 26 janvier 1959, le KJ810 est victime d'un accident au décollage de Kuala Lumpur à la suite du blocage du gouvernail de profondeur et est détruit dans le crash qui s'ensuit. Les deux autres avions sont transférés au N° 52 *Squadron* en novembre 1952. Les missions continuent au-delà du 31 juillet 1960, date de la fin de l'état d'urgence, et sont finalement retirés à la fin 1961. Mais le véritable impact de ces avions spéciaux sur l'issue de cette guerre reste encore à démontrer.

Andrew Thomas

CONSONNE... VOYELLE...



LES IMMATRICULATIONS ALLEMANDES

Jean-Claude Mermet

DANS L'ARTICLE « Des chiffres et des lettres » (cf Aéro-Journal n° 7 de juin-juillet 1999), le paragraphe sur les « *Stammkennzeichen* » posait quelques questions demeurées alors sans réponses. Grâce à des documents récemment mis au jour, il est désormais possible de comprendre l'évolution du système d'immatriculation des avions allemands pour la période courant de 1919 à 1940.

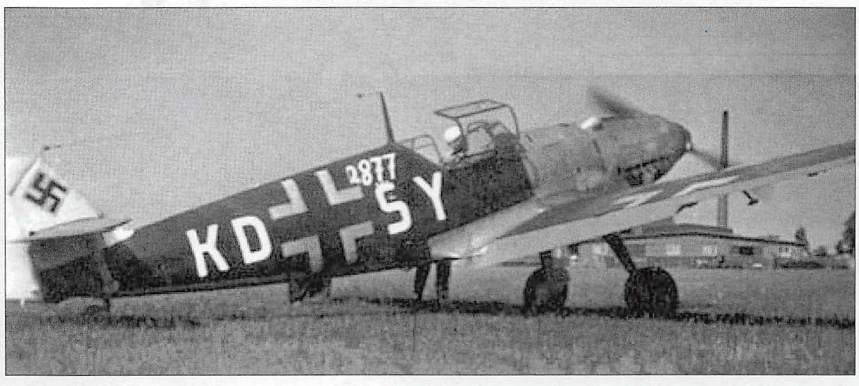
UN PEU D'HISTOIRE

Jusqu'à la guerre de 1914-1918, aucun aéronef n'est immatriculé. Le 13 octobre 1919, naît la Commission internationale de navigation aérienne, signée par 56 états. L'Allemagne en est écartée. Cette convention demande, « *aux fins d'identification des aéronefs, de peindre sous les ailes des groupes de lettres latines ou de chiffres arabes précédés par la lettre conventionnelle de l'état* ». L'Allemagne qui, toutefois, a inauguré le 5 février 1919 sa première ligne intérieure quotidienne (Berlin – Leipzig – Weimar) s'attribue tout naturellement la lettre D demeurée inutilisée par la CINA.

À cause des restrictions imposées par le Traité de Versailles quant au nombre d'aéronefs – uniquement civils – que peut désormais détenir l'Allemagne, celle-ci choisit le système d'immatriculation le plus simple : la lettre D suivi d'un nombre dont la liste croissante commence naturellement par 1. D-1 est un Junkers F-13 (ou un Heinkel He-5 selon K. Kössler). Cette numérotation se termine avec D-3463 en avril 1934, un Messerschmitt Bf M.35. À partir de ce mois d'avril 1934 et jusqu'au 31 décembre 1939, les avions civils et militaires portent une immatriculation composée d'un groupe de quatre lettres précédé du D de nationalité, sous la forme D-AAAA. La première lettre de ce groupe, toujours une voyelle, indique la catégorie de l'avion (voir tableau en haut de la page opposée)

En cours d'évolution, certains modèles peuvent changer de catégorie (changement de caractéristiques ou degré de pilotage différent ?) tel l'Arado Ar 196. Les Ar 196 V1 à V3 sont respectivement immatriculés D-IEHK, D-IHQI et D-ILRE, le V4 et les avions de série passent en catégorie O : D-OVMB pour l'Ar 196 V4 et, par exemple, OU+AR (D-OUAR) pour un Ar 196A-1 de série.

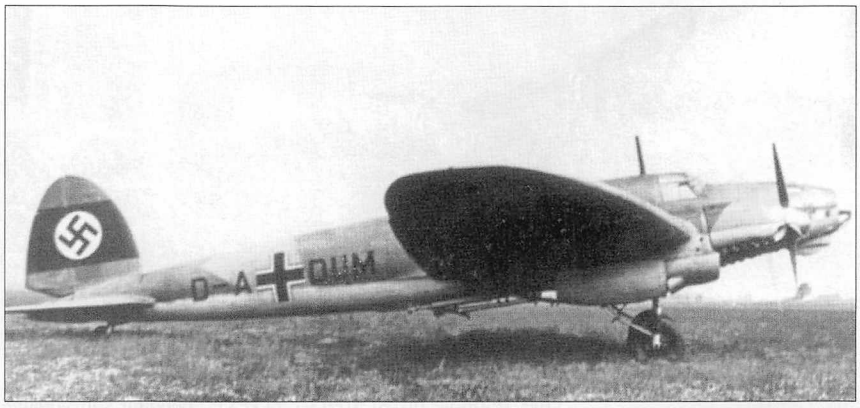
Il existe quelques immatriculations qui, a priori, ne sont fondées sur aucune raison valable; une des plus fameuses est celle du Bloch MB 161 Languedoc n° 01 en D-OXWM, au lieu de D-AXWM (quadrimoteur et plus de 6 passagers), lors de ses essais pour la Lufthansa, après avoir été codé PG+ID (comme le CAMS 160 !) et avant de devenir T9 + BB au VVOKL. Un autre avion d'origine française a porté un code bizarre : D-RVVB, un Aero MB 200 (version tchèque du Bloch 200) photographié à Wien-Aspern à la fin de 1940.



Deux modèles distincts provenant de deux constructeurs différents, un Dornier Do 217J-2 ci-dessus et un Messerschmitt Bf 109C-1 ci-dessous, portent la même première partie de *Skz*, montrant bien ainsi que les blocs pouvaient être répartis entre plusieurs avionneurs. (Photo Dornier et collection J. Fogherty)

Immatriculation des avions terrestres
avril 1934 - décembre 1939
Lettre indiquant la catégorie des avions
(D-**X**AAA)

	Brevet	Places	Poids décollage	Nbre moteurs
Y	A1	1	< 500kg	1
E	A2	< 3	< 1 000 kg	1 / 2
I	B1	< 4	1 000 < 2 500 kg	1 / 2
O	B2	< 6	2 500 < 5000 kg	1 / 2
U	C	> 6	> 5 000 kg	1
A	C	> 6	> 5 000 kg	> 2



Le Heinkel He 111 V18, un modèle B-2 servant à tester divers lance-bombes, porte une immatriculation conforme à sa catégorie, le « A » indiquant un multimoteur de plus de 5 000 kg en ordre de marche. (MAP)

Complications

En effectuant les calculs appropriés, cela donne 17 576 immatriculations possibles par catégorie. Ce nombre semble suffisant à première vue mais lorsque la production militaire bat son plein en 1937, il devient évident que les catégories Y, E et I englobant les avions de chasse, d'entraînement, de liaison, de reconnaissance, etc. seront vite saturées. De plus, le RLM éprouve le besoin de distinguer les avions militaires qui ne sont pas de première ligne (ou non opérationnels) des avions civils. En attendant de trouver une solution, les avions militaires voient le « D » de Deutschland remplacé par le binôme WL pour *Wehrmacht-Luftwaffe*. Ainsi, par exemple, le Bü 131 D-EUBY et l'Ar 96B D-IZYC deviennent-ils WL-EUBY et WL-IZYC. Cette mini réforme prend effet le 1er janvier 1939 comme suite à un décret du 8 décembre 1938.

Les avions opérationnels reçoivent bien un code militaire, mais l'immatriculation civile de sortie d'usine ne peut pas être utilisée une seconde fois car elle est attribuée pour toute la durée de la vie de l'avion. Cela est normal, les avions, notamment de ligne voyageant de par le monde, sont soumis à des plans de vol et identifiés par une immatriculation internationale.

Première solution, les *Überführungskennzeichen*

Afin de réduire le nombre d'immatriculations à attribuer aux avions sortant d'usine qui, par leur fonction, doivent rejoindre des unités opérationnelles, tous les *K-Flugzeuge* (K pour *Krieg* - guerre - donc avion de combat : chasse, bombardement, reconnaissance, transport) qui reçoivent par la suite des *Verbandskennzeichen* (codes d'unité) se voient attribuer des *Überführungskennzeichen* ou codes de transfert qui, de par leur durée de vie éphémère, pourront être utilisés autant de fois que nécessaire.

Pour ce faire, chaque fabricant d'avions reçoit un code constitué de deux lettres dont la première doit être une consonne. Ce binôme est suivi d'un autre binôme qui identifie l'appareil. Ce second binôme est composé d'une consonne et d'une voyelle dont l'ordre d'inscription est laissé au choix du constructeur; seule la consonne qui identifie l'avion change dans l'ordre alphabétique.

Selon la directive du 28 septembre 1937, ces *Ükz* ne doivent être appliqués, en peinture noire lavable, que sur l'intrados des ailes en-deça des *Balkenkreuze*, à raison d'un binôme par aile. Ces *Ükz* entrent en vigueur le 1er octobre 1937 et concernent uniquement les avions destinés à la Luftwaffe. Nous verrons plus loin ce qu'il en est des avions voués à l'exportation. Bien vite, les constructeurs prennent l'habitude de les peindre sur les flancs du fuselage en séparant les deux binômes par la *Balkenkreuz*. Bien évidemment, comme dans toute chose bien pensée, il y a des exceptions. Ce système permet de livrer 240 exemplaires avant de réutiliser un même *Ükz*. Les *Luftparke* (entrepôts de l'Air) reçoivent le code « LP ».

Au hasard, nous découvrons des Messerschmitt Bf 109E-1 produits à Ratisbonne portant le binôme « BY » en 1940 ou des Bf 109D, plus anciens, produits par Focke-Wulf à Brême avec les *Ükz* FO+RU, FO+QU ou FO+XU et encore des Bf 109E-1 sortant de Wiener-Neustadt (WNF) codés WN+AB à WN+AX et WN+OB à WN+OX. Nous voyons que des Do 18 ont été produits par Weser-Bremen : WE+BO ou WE+QI, ainsi que des He 114 comme les WE+DU à WE+PU. Directement de chez Heinkel, nous trouvons le He 100D-0 HE+BE.

Un cas intéressant à signaler est celui des deux premiers prototypes du Focke-Wulf Fw 190. Le V1 vole pour la première fois le 1er juin 1939 codé D-OPZE, une immatriculation reçue au début de sa mise à l'étude à l'été de 1938. Comme c'est un prototype et non, pour l'instant, un *K-Flugzeug*, cela est normal. Pour son transfert vers Rechlin, il reçoit l'*Ükz* FO+LY. À Rechlin, il est codé RM+CA. Le Fw 190 V2 est codé FO+LZ avant de devenir RM+CB à Rechlin. Signalons que l'*Ükz* FO+LZ comporte une erreur, car le second binôme (LZ) est composé de deux consonnes... Il aurait dû être intitulé FO+MY !

Selon la directive, publiée in extenso dans *Luftfahrt* n° 6, lors des déplacements aériens et pour se plier aux exigences des communications par radio, les équipages sont tenus de

Liste des *Überführungskennzeichen*

AC	:	Arado Flugzeugwerke, Brandenburg-Havel (°)
AG	:	AGO Flugzeugwerke, Oschersleben-Bode (°)
BY	:	Bayerische Flugzeugwerke, Regensburg (Ratisbonne)
BU	:	Bücker Fluzeugbau, Berlin-Rangsdorf
DF	:	Dornier-Werke Flugzeugbau, Friedrichshafen
DO	:	Dornier-Werke Flugzeugbau, Oberpfaffenhofen
ER	:	Erla Maschinenwerk, Leipzig (°)
FI	:	Gerhard Fieseler Werke, Kassel-Bettenhausen
FO	:	Focke Wulf Flugzeugbau, Bremen-Flughafen
HA	:	Blohm und Voss Flugzeugbau, Hamburg-Finkerwerder
HE	:	Ernst Heinkel Flugzeugwerke, Rostock-Marienehe
HS	:	Henschel Flugeugwerke, Schönefeld
JB	:	Junkers Flugzeugbau, Bernburg
JU	:	Junkers Flugzeugbau, Dessau
PE	:	Peschke Flugzeugreparaturwerkstätten GmbH, Minden-Westfalen (ateliers de réparation)
RE	:	Reparatur Werk Erfurt, (usine de réparation)
RL	:	Erla Maschinenwerk, Leipzig
TG	:	Allgemeine Transportanlagen, Leipzig (ATG)
WE	:	Weser Fluzeugbau, Bremen-Lemwerder
WN	:	Wiener-Neustädter Flugzeugwerke, Wienerneustadt

(°) L'*Ükz* comporte une anomalie, voir texte.

Un Heinkel He 50A portant un code « *Wehrmacht-Luftwaffe* » attribué aux avions non-opérationnels avant l'introduction des *Skz*. Le code porté par le He 70 au second plan (L2+E10) n'est pas inintéressant non plus, car il dénote un appareil du *Stab* I.(J)/LG 2. Ce type de code à cinq caractères alphanumériques est quelque peu anachronique à l'époque où la photo a été prise (septembre 1939), car il aurait dû être remplacé par un code à quatre caractères que l'on connaît bien (dans ce cas L2+EB). (DR)

s'annoncer par l'*Ükz* précédé du D de nationalité. Par exemple, le pilote du Bf 109D-1 FO+XU, pendant son voyage vers sa destination, doit s'annoncer « DFOXU ». On voit tout de suite que la confusion avec un avion civil ne peut avoir lieu, car le D « civil » est toujours suivi par une voyelle comme, par exemple, DIPHR pour le Bf 109 V14...

Les *Ükz* d'Arado et d'AGO sont des exceptions, car leurs *Ükz* devraient commencer par une consonne de la même manière que pour ATG, producteur de Ju W 34, Ju 86, He 111 et Ju 52, en éliminant simplement la lettre A, donnant le binôme TG. À l'époque de l'introduction des *Ükz*, Arado produit exclusivement des avions d'entraînement qui restent soumis à l'immatriculation en D- ou WL-XXXX. AB et AW, deux autres binômes attribués à Arado, pourraient désigner l'usine de Warnemünde. Quant à Erla, l'erreur est corrigée en « RL » en janvier 1940.

Les avions d'exportation

Les avions d'exportation gardent une immatriculation en D-XXXX dans la catégorie correspondante, mais ce code est utilisable autant de fois que nécessaire et est puisé, en règle générale, dans les dernières lettres de l'alphabet. En outre, il n'y a pas de blocs d'immatriculations réservés plus spécialement à un constructeur ou à un autre. Comme exemples d'avions exportés, nous trouvons un lot de 20 Arado Ar 96B livrés à la Bulgarie en novembre 1940 avec des codes en D-IXxx et D-IYxx, la troisième lettre étant également choisie en fin d'alphabet : U et V. C'est ainsi que nous avons, entre autres, l'Ar 96B *WNr* (960)070 D-IXWP ou encore WNr (960)082 D-IYUE. Il en est de même pour les Henschel Hs 126 livrés à l'Estonie en avril 1940, parmi lesquels figurent les *WNr* 3917 D-IXWB et *WNr* 3924 D-IYWF. Des Heinkel He 112 immatriculés en D-IYWx, une douzaine au total, semblent avoir été livrés à la Roumanie. Comme preuve de répartition aléatoire aux constructeurs, on retrouve des immatriculations en D-AXWx chez Dornier et chez Junkers : Do 17 K-1 (Yougoslavie) *WNr* 2471 D-AXWM et *WNr* 2473 D-AXWI; Ju 52/3m *WNr* 6510 D-AXWX, *WNr* 6610 D-AXWY ou encore *WNr* 6600 D-AXWD pour n'en citer que quelques-uns. En outre, ces codes peuvent être utilisés plusieurs fois et Dornier ne s'est pas privé de cette faculté en livrant vingt-huit Do 24K-1, à la Hollande, sous l'unique immatriculation D-AYWI en commençant par le Do 24 V4 (codé X-2 en Hollande) jusqu'au X-29 et de même pour le *WNr* 700 devenu X-37. D'autres exemples pourraient être cités en ce qui concerne des Fieseler Fi-156 espagnols ou des Bücker Bü 131D-2 qui ont porté le code D-EXWY (2 Fi-156 et 4 Bü 131)

Un Heinkel He 46D ou E produit par Bücker et portant un *Ükz* approprié (BU+KE). On note la différence de répartition des lettres sur les intrados par rapport aux *Skz*. (Collection K. Kössler)

Les planeurs

Bien que marginaux ou appartenant souvent au seul NSFK (*National Sozialistiches Flieger Korps*), les planeurs sont immatriculés à compter du 22 octobre 1937 avec un code civil en D- mais selon un système propre au NSFK. Cependant, le 1er janvier 1939 le préfixe D- est changé en WL-, car, même civils, les planeurs sont repris par la Luftwaffe pour recevoir, en 1943, une immatriculation totalement militaire. Nous ne parlons que des planeurs « pacifiques » et non de ceux, opérationnels, tels que les DFS 230, Go 242 ou Me 321 qui reçoivent des *Verbandskennzeichen* (codes d'unité). Le système d'immatriculation au sein du NSFK, n'entre pas dans le cadre de cette étude.

La solution définitive : les *Stammkennzeichen*

Après deux ans de pratique des *Überführungskennzeichen*, un problème majeur apparaît. Dès que l'avion est versé dans une unité opérationnelle, il perd son identité propre pour en emprunter une provisoire au gré des mutations dans les différentes unités de première ligne, notamment en cas d'accident ou de révision. Les avions retirés momentanément des unités sont affectés à un *Luftpark* ou renvoyés chez le fabricant ou dans un atelier de réparation qui lui attribue une nouvelle immatriculation... provisoire. Il s'avère indispensable de trouver un système permettant à un avion militaire de garder son identité à vie, comme les avions civils, et cela sans « ségrégation » de classe. Ce système, c'est le *Stammkennzeichen* ou code d'origine (*Skz*), attribué aux constructeurs par la *Prüfstelle für Luftfahrtgerät* à Adlershof[1].

À compter du 18 octobre 1939, chaque appareil militaire se voit doté à vie d'un code de quatre lettres, la première étant toujours une consonne, sous la forme BA+AA, les lettres étant groupées deux par deux sur les flancs du fuselage de part et d'autre de la croix de nationalité. Pour les intrados (plus rarement pour les extrados, à la mise en place du système), chaque aile reçoit deux lettres séparées par la croix noire. Ce code doit pouvoir être lu face à la direction de vol de l'avion.

Toutes les consonnes, théoriquement sont utilisables, mais la pratique veut que les lettres H, J, M, Q, W et X ne soient pas employées pour éviter des confusions avec d'autres

[1] Constatons, en passant, que les systèmes des matricules militaires italiens et du *serial number* (USA et GB) sont plus simples et tout autant efficaces.

lettres [2]. Le binôme LG est réservé aux planeurs militaires puis, à partir de 1943, à tous les planeurs, y compris ceux du NSFK. La lettre Z se révèle peu employée.

C'est le *Chef-Luftwehr L.B.2 III D* sous le contrôle organisateur du *GL* (*Generalluftmeister*) *Prüfstelle für Luftfahrtzeuge* qui attribue les *Skz*. Deux avions différents ne peuvent pas recevoir le même Skz [3]. Il est bien entendu que les avions produits à partir du 1er octobre 1939 porteront le nouveau *Skz* mais, par raison d'uniformisation, tous les avions produits précédemment, en attente en usine ou utilisés dans les écoles, les unités de liaison ou les centres d'essais [4] doivent être ré-immatriculés. C'est la raison pour laquelle toutes ces entités non opérationnelles se voient attribuer des blocs de *Skz* selon le nombre d'avions qu'elles gèrent. Il leur revient, autant que faire se peut, d'attribuer ces *Skz* par catégorie d'avions en partant des plus légers vers les plus lourds. Les usines appliqueront les *Skz* sur les avions en stock sans idée de corrélation avec la suite des *Werknummern*. Il en est de même pour les *Luftparke*.

Deux méthodes sont utilisées dans l'attribution des *Skz*, pendant cette période de transition qui dure jusqu'à janvier 1940.

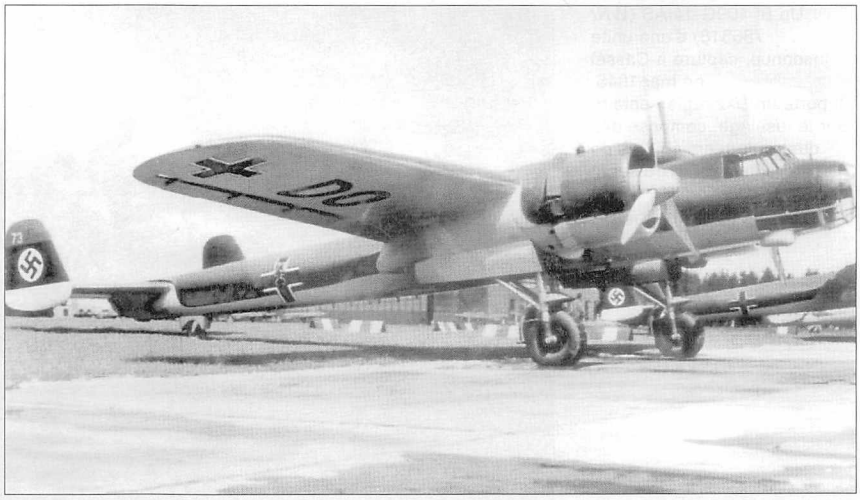
– 1ère méthode : la première lettre (consonne) et la troisième lettre sont imposées par le RLM sous la forme Bx+Ax, la seconde lettre pouvant être prise dans tout l'alphabet (A à Z) ou, si les besoins sont moindres, uniquement sur une série restreinte. C'est ainsi que l'*E-Stelle* de Rechlin se voit attribuer les *Skz* Gx+Ax combinés en GA+Ax, GB+Bx, GC+Ax jusqu'à GZ+Ax et que l'*E-Stelle* de Travemünde, unité moins importante, reçoit les *Skz* TH+Hx, TI+Hx, TJ+Hx et TK+Hx.

– 2ème méthode : les deux premières lettres sont imposées sous forme d'un binôme figé et la troisième lettre choisie dans une série. Il en est ainsi pour la FFS (A/B) 4 de Prague-Gbelly : PF+Jx jusqu'à PF+Ox ou encore la *Schule/FAR* 13 de Pilsen : CA+Sx à CA+Wx.

Les deux méthodes peuvent se côtoyer dans une même unité comme, par exemple, à la LKS 2 de Berlin-Gatow qui se voit attribuer les codes BS+Nx, BT+Nx, BV+Nx, CF+Ax, CG+Bx (1ère méthode), CH+Ax, CH+Bx, DB+Dx et DB+Ex (2ème méthode).

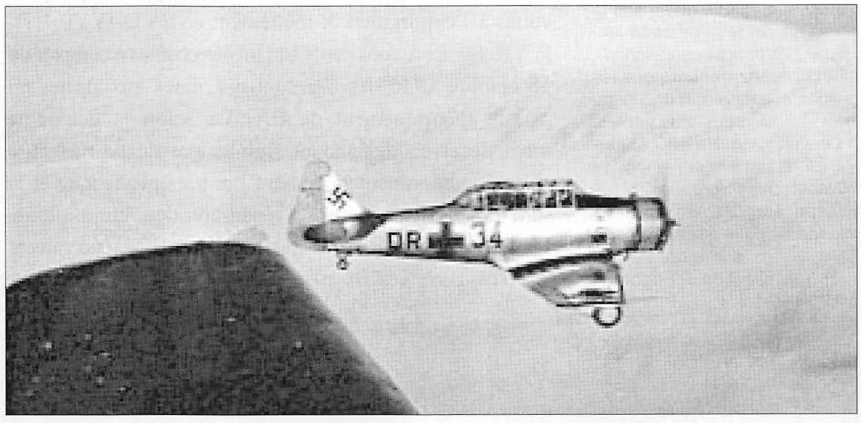
En ce qui concerne l'attribution interne des *Skz* aux appareils, voyons comment procède la FFS (A/B) 4 de Prague entre octobre 1939 et la fin de l'année pour ses 121 avions : PF+JA : Heinkel He 70; PF+JB : Heinkel He 51; PF+JD à PF+JF : Arado Ar 65; PF+JG à PF+JJ : Heinkel He 72; PF+JK à PF+KE : Focke-Wulf Fw 44; PF+KF à PK+KW : Bücker Bü 131; PF+KX à PF+LC : Klemm Kl 35, sauf PF+LA : Arado Ar 66; PF+LD à PF+LS : Arado Ar 66; PF+LT à PF+LZ : Gotha Go 145; PF+MB à PF+MW : Junkers Ju W34; PF+MX à PF+OD : Focke-Wulf Fw 58, sauf PF+OA : Zlin 212; PF+OE : Focke-Wulf Fw 56; PF+OF : Arado Ar 76; PF+OG à PF+OQ : Zlin 212.

Selon les documents nous trouvons quelques différences mais, pour illustrer notre propos, cela est de peu d'importance : ce ne sont que de petits détails qui ne changent rien à l'idée directrice du système. Il faut insister sur le fait primordial que chaque *Skz* attribué par les soins d'une école ou d'une autre unité non opérationnelle est définitivement lié à l'avion qui le reçoit; si celui-ci est muté, il ne perd pas son



Un Dornier Do 17M produit à l'usine d'Oberpfaffenhofen. Conformément aux directives, l'*Ükz* n'est pas porté sur le fuselage.
On note le nombre « 73 » sur la dérive, répété à l'intérieur de la croix de fuselage correspondant au *Wnr* 2173, ainsi que le nombre « 25 » au beau milieu de la croix, indiquant que cet appareil est le 25ème exemplaire d'un lot de 100.
(Collection K. Kössler)

Le *Skz* DR+X_ a été attribué aux avions français utilisés par l'école FFS (A/B) 116 de Göppingen. On voit ici un NAA 64 (ci-dessous) et des MS.230 (en bas) affectés de ce code.
Il à noter que cela ne signifie nullement qu'ils appartenaient encore à la FFS (A/B) 116 au moment où furent prises les photos. Ces avions ont fort bien pu être mutés à une autre école et ont logiquement conservé leur *Skz*, attribué une fois pour toutes.
(Collection J. Fogherty et J.V. Crow)



[2] Dans sa liste de quelque 2 200 séries de *Skz*, l'auteur de l'article a consigné les *Skz* suivants : HP+BO et HP+LO, deux Heinkel He 111H-1; HS+HN, un Arado Ar 76 (peut-être des *Ükz*), MF+GE et MF+OE, deux He 177A-5; MN+EB, le Hs 130C V2; les He 162 M11 et M12 ont reçu chacun un *Skz* en WA+xx. L'un d'eux a été photographié en cendres en 1945, seuls sont lisibles le début du *WNr* en 220xxx et le binôme WA+ du *Skz*. Ces avions ont été détruits le 14 mars 1945 à Heinkel-Süd (Vienne); un Ju W34 a porté XY+DJ. Par contre aucun *Skz* commençant par Z n'est répertorié. Un seul en F (FV+LA, un Fi 156) et un seul en J (JB+PM, un Ju W34) figurent dans cette longue liste.

[3] Signalons quand même le Bloch MB.161-01 et le CAMS 160 portant le même *Skz* PG+ID et plusieurs Bf 109G photographiés à Schleissheim en 1945 avec le *Skz* TS+MB. Ce dernier, d'après certains chercheurs, pourrait cependant correspondre au code d'une école de mécaniciens.

[4] L'on peut toutefois subodorer que certains *Skz* des *E-Stellen* deviendront vite des codes d'unité tels TA+ ou TG+.

Un Bf 109G-14/AS (*WNr* 786316) d'une unité inconnue, capturé à Cassel en mai 1945. Il porte un *Ükz* réglementaire sur le fuselage, composé des quatre derniers chiffres de son numéro de série. (Collection J.V. Crow)

Skz pour en reprendre un autre dans sa nouvelle unité. Ce ne sont pas des codes tactiques. Cela est important à garder en mémoire, car inéluctablement à partir d'une certaine époque, un avion avec un *Skz* reçu par l'intermédiaire d'une unité peut très bien ne plus en faire partie, comme exemple ce Benez-Mraz Be 51 immatriculé GA+AB à Rechlin puis versé à la FFS (A/B) 14 de Klagenfurt en Autriche. À cause de ce mélange, il ne faut pas chercher à retrouver une unité spécifique au travers d'un *Skz*. Cela relèverait de l'utopie pure et simple.

D'autres unités ont été plus futées : au lieu d'attribuer un vrai *Skz*, elles ont amputé les immatriculations anciennes de la lettre D ou du sigle WL ce qui donne des codes commençant par des voyelles, tels IE+XA sur l'Ar 66c *WNr* 1228, à l'origine à la *Schule/FAR* 22 de Neudstadt-Glewe, transféré en 1941 au *Luftdienst-Kdo* 2/11. Nous trouvons encore IB+AH (He 60c) ou IY+YF à IY+YK des He 114 peut être voués à l'exportation et réellement codés D-IYYF à D-IYYK. Sur les avions neufs sortant des chaînes à compter du 18 octobre 1940, les *Skz* sont distribués aux firmes en partant théoriquement de BA+AA selon la deuxième méthode et en demandant simplement de ne pas faire correspondre systématiquement l'ordre alphabétique et la suite des *Werknummern*. La répartition doit être aléatoire. Malgré cela on trouve des suites entières de *Skz* qui suivent les *WNr* : tels ces Bf 109G-6 RW+BB à RW+HZ, *WNr* 162001 à 162181 (sept séries complètes de *Skz*) ou encore RW+PA à RW+VZ, *WNr* 411348 à 411529. Les exemples sont nombreux chez Messerschmitt. Quelquefois, les *Skz*, peuvent être distribués dans une même série à deux usines différentes, comme c'est le cas pour les Me 262 KL+WA à KL+WH (Schwäbisch Hall) et KL+WI à KL+WZ (Leipheim) pour les *WNr* 170047 à 170072.

Comme il n'est pas obligatoire d'utiliser les séries complètes de lettres, l'attribution des *Skz* est assez singulière pour les Arado Ar 96B : chaque fois qu'un *WNr* se termine par 01, la dernière lettre du *Skz* est un « A » et la série se poursuit pour cent appareils (*WNr* se terminant par « 00 ») avec un *Skz* se terminant par « V ». Chez Bücker, des séries de 5 à 15 lettres comme finale des *Skz* sont utilisées pour les Bü 131 des *WNr* 4000 à 4100.

L'attribution des *Skz*, comme nous l'avons vu avec les Me 262, s'effectue jusqu'à la fin de la guerre. Bien que non portés par les avions, des *Skz* sont attribués aux Ta 152H et même à un avion qui n'a jamais vu le jour, le Heinkel He 343 : KW+GR et KW+GS pour le He 343 V1 et V2 dont la construction, débute apparemment très lentement durant l'été 1944 pour être abandonnée le 2 mars 1945. Curieusement, le DFS 228 V1 a toujours gardé son immatriculation civile D-IBFQ avec laquelle il a été trouvé à Horsching, près de Linz, par les Américains en mai 1945.

Il est étrange de noter que les *Ükz* ne sont officiellement abandonnés que le 1er juillet 1944 comme suite à la *Sammelmitteilung* datée du même jour – alors qu'ils ne sont plus utilisés depuis quatre ans. Cette instruction contient bien les termes « abandon des *Überführungskennzeichen* » et non des *Stammkennzeichen*. C'est l'emploi des *Skz* comme codes de convoyage qui, à cause de cette note, a fait croire qu'ils ont été eux aussi provisoirement attribués aux avions, ce qui n'est pas le cas. Il est bien spécifié que les *Ükz* doivent être remplacés par le *Werknummer* peint en chiffres de 25 cm de haut de chaque côté de la dérive verticale. Est-ce parce que certaines firmes, comme Arado, Messerschmitt ou Dornier, n'ont pas fait la confusion entre *Ükz* et *Skz* qu'elles continuent de distribuer les *Skz* après l'entrée en vigueur de cette note, aux Ar 234, Me 262 et autre Do 335 ? Certainement oui !

Remerciements au *Luftwaffe Verband* de Barry Rosch (USA).

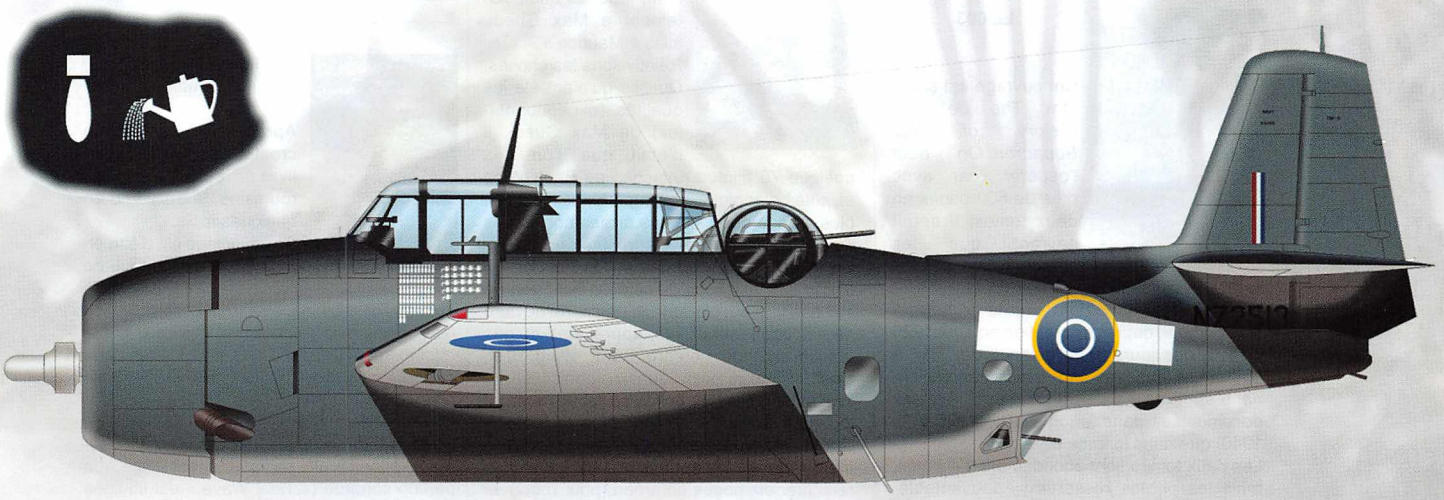
Bien que toutes les unités opérationnelles de la Luftwaffe, quelle qu'en soit la taille, ait reçu un code tactique (*Verbandskennzeichen*), il était assez fréquent que les avions conservent leur *Skz* au sein des plus petites. On voit ici un He 46C appartenant probablement au *Nachtschlachtgruppe* 1 arborant son *Skz* (SA+HW). Le code tactique est alors porté sur le gouvernail. (Collection J. Fogherty)

Arrosage à Bougainville

Dans la guerre du Pacifique, le ravitaillement des postes avancés a toujours été vital que ce soit pour les Alliés ou pour les Japonais. Sans ravitaillement, l'espérance de survie se compte alors en nombre de jours dans cette région inhospitalière. Dès leur arrivée à Bougainville, les Japonais plantent des potagers pour palier l'insuffisance de leur propre ravitaillement. Les Alliés s'en rendent vite compte et commencent à mitrailler et bombarder ces potagers avec peu de succès... car, même percé d'une balle, un légume reste toujours comestible ! Les Américains cherchent une autre solution et pensent alors à arroser ces potagers d'essence pour les faire pourrir. Pour cela, des Grumman TBF de la VT-305 sont spécialement modifiés pour pouvoir transporter un réservoir de 75 US gallons dans leur soute à bombes.

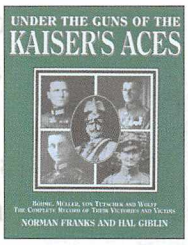
Une première mission menée par un TBF américain se déroule le 22 mai 1944. Une semaine plus tard, un autre TBF, escorté cette fois par deux autres appartenant au N° 31 RNZAF *Squadron*, exécute trois missions dans la même journée. Comme la VT-305 doit changer de terrain sous peu, ce sont les Néo-Zélandais qui poursuivent l'expérimentation et quelques-uns de leur avions sont modifiés pour cette nouvelle tâche (dont le NZ2513, NZ2517, NZ2522 et NZ2545). Cependant, les Américains leur prêtent aussi les avions déjà modifiés qui resteront peints aux couleurs de l'USN (codés 19 et 20). Ces missions expérimentales deviennent pendant quelques semaines à l'ordre du jour des Néo-Zélandais. Elles sont normalement effectuées par deux avions, soit deux avions spécialement équipés, soit un avion escorté par un autre conventionnel si deux avions « spéciaux » ne sont pas disponibles. Les missions se déroulent pendant presque tout le mois de juin 1944 et s'achèvent le 25 du mois, peut-être suite à l'incident qui est intervenu deux jours auparavant. En effet, alors que le NZ2545 largue sa cargaison empoisonnée, cette dernière s'enflamme et endommage le dessous du fuselage et fait à moitié fondre le plexiglas de la verrière de la mitrailleuse ventrale. Des flammes pénétrent dans l'avion, mais l'équipage parvient à éteindre le feu. Le navigateur, le *Flight Sergeant* W. Waters, est superficiellement brûlé dans l'action. L'équipage du NZ2517 qui suit, quelque peu « échaudé » par ce qu'il vient de voir préfère de pas épandre son essence et les deux avions rentrent à la base. Cet incident, lié au fait que les résultats n'ont pas été jugés à la hauteur de ce que l'on attendait, entraîne un brutal arrêt de l'expérience. Au total, 76 sorties « d'arrosage » auront été effectuées.

Ph Listemann



© P-A. Tilley - 2003

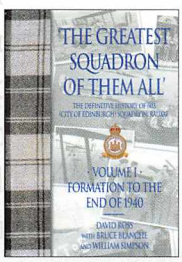
Aéro-Bibl



Norman Franks rides again

Auteur ou co-auteur de près de 70 ouvrages, Norman Franks est sans conteste l'historien le plus prolifique de cette décennie. Il nous revient avec une nouvelle déclinaison de l'un de ses thèmes favoris, « les loups contre les moutons ». Après avoir précédemment traité des victimes de Richthofen, Immelmann, Voss et Göring, il s'intéresse cette fois au sort des aviateurs qui ont eu l'infortune de se trouver au même endroit et au même moment que Böhme, Müller, Tutschek ou Wolff, tous titulaires de la croix *Pour le Mérite* et comptant un total de 220 victoires à eux quatre.
Une fois encore, ce livre est une mine d'informations, car les deux auteurs décrivent chacun des 220 combats aériens avec force détails et publient un grand nombre de témoignages. Le parcours de quelques-uns des adversaires malheureux de ces quatre as est parfois très étonnant.
Il s'avère que ces mousquetaires du Kaiser ont été tous les quatre abattus et tués en combat contre des pilotes du Royal Flying Corps.
Les photos – appelons cela plutôt des documents – valent ce qu'elles valent, mais pour un livre de Grub Street, elles sont plutôt bien présentées. Une carte situant les points de chute n'aurait pas été de trop, mais saluons la présence d'un index, une annexe quasi inconnue dans le monde de l'édition française.

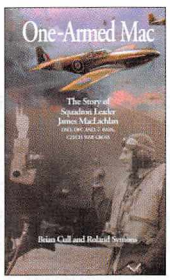
Under the guns of the Kaiser's Aces – N.Franks & H.Giblin – Grub Street, Londres – 192 p. – Prix (au RU) : 20 £.



Le 603

Cet ouvrage est sous-titré *The definitive History of 603 Squadron*. On peut l'espérer, car avec près de 800 pages en deux tomes, il serait navrant que les auteurs n'aient pas fait le tour de la question.
Vous saurez donc tout sur le « *City of Edinburgh* », depuis sa création en août 1925 jusqu'à nos jours (il fut dissous de 1957 à 1999). Les annexes sont assez impressionnantes, mais, curieusement, mieux documentées dans le tome I (de 1925 à fin 1940) que dans le tome II.
Les deux tomes sont abondamment illustrés, mais les photos ressortent épouvantablement grises. Très jolie jaquette. À 30 livres sterling le tome, cet ouvrage est à réserver aux passionnés de la RAF.

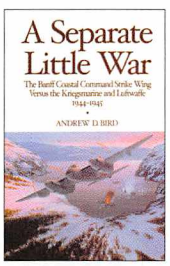
'The greatest Squadron of them all' – en deux volumes – D.Ross, B.Blanche & W.Simpson – Grub Street, Londres.
www.grubstreet.co.uk



Le bandit manchot

James MacLachlan fait partie de cette catégorie d'hommes que la guerre transcende. Sorti du même moule que Beurling, Marseille ou Warburton, « Mac » a joué à la guerre, mais joué très sérieusement. À tel point qu'on peut se demander s'il aurait eu un quelconque avenir dans le civil.
MacLachlan commence sa carrière en France sur Battle, ce qui lui vaut la DFC. Transformé sur Hurricane, il participe à la bataille d'Angleterre, puis se porte volontaire pour Malte. Abattu par Joachim Müncheberg, il perd un bras, mais revient au front avec une prothèse. Il prend le commandement du N° 1 *Squadron*, unité d'abord spécialisée dans la chasse de nuit « Turbinlite », puis dans la pénétration nocturne. Il reçoit le DSO et une *bar* à sa DFC. Il est abattu par la *flak* à bord d'un Mustang et décède des suites de ses blessures en captivité le 31 juillet 1943.
La biographie de ce pilote hors du commun a été établie à partir de ses notes et de sa correspondance personnelles auxquelles les auteurs ont ajouté des témoignages et des rapports officiels.
Pour ceux qui ne maîtrisent pas complètement l'anglais, ce livre passionnant se lit facilement.

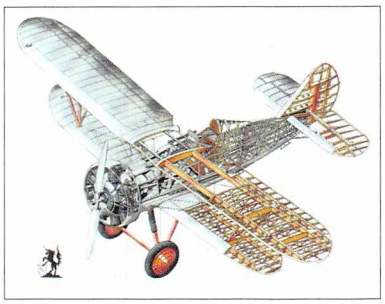
One-armed Mac, the story of Squadron Leader *James MacLachlan* – B.Cull & R.Symons – Grub Street, Londres.



Banff ? Bof !

The Banff Wing. Quand un Français entend ce nom, il pense immédiatement à Max Guedj, alias « Maurice ».
Relativisons les choses. Quelles qu'aient été les qualités (exceptionnelles) de Max Guedj, il n'était que l'un des quelque 70 pilotes rattachés au Banff *Wing* et, côté britannique, son importance n'est pas plus grande que celle des pilotes norvégiens du N° 333 *Squadron* – à tort ou à raison.
Ce livre traite en fait des unités du *Coastal Command* installées du côté de Banff (on ne sait pas trop où, d'ailleurs – une carte du nord de l'Écosse aurait été appréciée) et pas uniquement du célèbre Banff *Wing*. Bref, c'est un peu le bazar dans l'organisation du livre et l'absence de points de repère chronologiques perturbe un peu plus la lecture. Commencer un paragraphe par « le lendemain » serait acceptable s'il ne fallait pas remonter dix pages en arrière pour retrouver la date de la veille.
Ne venez pas y chercher des informations inédites sur Max Guedj, Icare a fait beaucoup mieux – et avec de « vraies » photos.

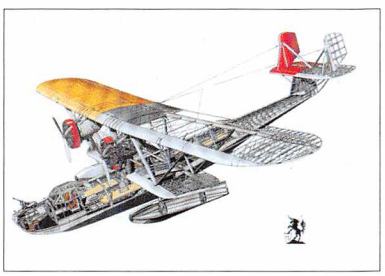
A separate little War – A.D.Bird – Grub Street, Londres – Prix (RU) : 18,99 £ (prix psychologique ?)



Écorchés sur le vif

Hubert Cance propose un large catalogue d'écorchés en couleur aux formats A3 et A4.
Sa production est plutôt orientée 1914-1939 et concerne les aviations italienne, française, britannique, allemande, polonaise, tchèque, roumaine, soviétique, japonaise et américaine.
Il propose aussi une gamme baptisée « Twin Special » avec un côté écorché et l'autre avec le revêtement.
Les prix sont très abordables, puisqu'une planche au format A4 ne coûte que 8 euros. De quoi agréablement décorer son bureau pour une somme raisonnable.
Catalogue sur demande.

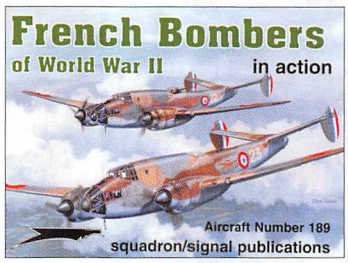
Hubert Cance – 56, bld E.Lintilhac – 15000 Aurillac, France.



Ils sont fous ces Roumains !

Après la déferlante croate, voici un nouveau livre sur l'aviation roumaine, le troisième en quelques mois.
Son avantage est d'être en français, mais, surtout, de présenter une iconographie (enfin) originale, avec une belle collection d'avions portant les cocardes imposées par le retournement d'alliance en août 1944 (en particulier un magnifique Ju 86 et même un IAR 80 avec l'étoile rouge en 1949).
L'accent est surtout mis sur l'illustration (photos et profils couleur). Le texte, curieusement organisé par campagne, est limité à la portion congrue (« Tidal Wave » est liquidée en une cinquantaine de lignes).
TMA nous avait habitués à une présentation plus soignée, certaines photos paraissant « jetées » au milieu du texte.

L'aviation roumaine pendant la Seconde Guerre mondiale – M.Robanescu & T.L.Morosanu – TMA, Paris – Prix non mentionné.



The French touch

Nous avions été très réservés sur le volume consacré aux chasseurs français paru dans cette collection, celui consacré aux bombardiers nous conforte dans ce sentiment. Alain Pelletier est décidément plus à l'aise sur le matériel moderne et étranger que sur les appareils français de la période 39/40. Sur le plan descriptif et technique, on relève peu d'erreurs (mais parfois, les chiffres sont contradictoires d'une source à l'autre). Un détail cependant, le NC.223.3 n'est pas un développement du NC.222.2. Même si les deux appareils présentent une certaine similitude d'apparence, le NC.223.3 est en fait un avion entièrement nouveau, n'ayant aucun élément commun avec son « ancêtre ».

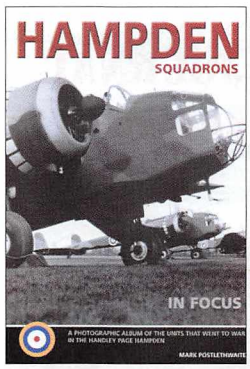
Sur le plan des opérations les choses sont différentes. La célèbre mission des Amiot 143 sur Sedan, le 14 mai, en est la meilleure illustration. L'auteur parle de 19 avions engagés, dont 10 des I/38 et II/38, alors qu'il y en a eu 20 en tout, dont 7 du I/38 et 6 du II/38. Il confond les revendications allemandes et les pertes réelles françaises : seuls deux Amiot 143 ont été abattus (cf le hors-série *Le Bombardement français, Tome I, 1939/1940* que nous avons récemment publié). Enfin, les escadres avaient été dissoutes depuis longtemps et remplacées par des groupements de bombardement.

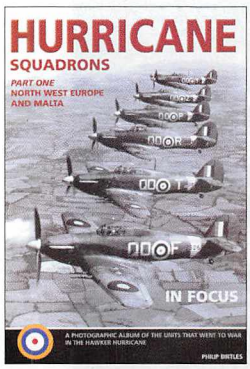
La présence du Bloch 131 est inopportune, cet avion n'ayant jamais été livré aux groupes de bombardement – alors, pourquoi ne pas avoir évoqué le Potez 540 qui, lui, a participé à des missions de bombardement en Outre-mer ? Pour le reste, on note encore un certain nombre d'approximations. Les commandes de LeO 451 totalisaient 1 783 exemplaires et non 1 549. Le LeO 451 aux couleurs allemandes, capturé par les Américains en Sicile était codé OK+ZD (et non DK+ZD – la forme du « O » étant bien distincte de celle du « D » sur la photo). L'insigne inconnu sur le nez du LeO 451 page 34 n'est autre que celui de la 1ère escadrille du GB I/25.

L'auteur présente quelques photos originales, dont plusieurs sont d'un intérêt certain. En revanche, les profils en couleur sont peu convaincants, en particulier les teintes de camouflage sont beaucoup trop claires.

French Bombers of WWII in action – A.Pelletier – Aircraft n° 189, Squadron/Signal publications.

In focus





La collection « In Focus » lancée par Red Kite, dont nous avons eu l'occasion de parler dans ces colonnes, doit être considérée comme une œuvre de vulgarisation. L'accent est surtout mis sur l'iconographie (250 à 350 photos), le texte variant en qualité (et en quantité) d'un fascicule à l'autre – selon qu'il existe ou non une documentation déjà publiée sur le sujet !

Car, en fait, cette collection ressemble étrangement à une autre que l'on connaît d'autant mieux qu'elle est bien de chez nous – que nous ne nommerons pas, mais dont nous avions critiqué le premier volume consacré au Breguet 693 – qui n'apporte strictement rien de nouveau et ne consiste qu'en un « repompage » de ce qui a déjà été écrit par les autres et souvent en mieux.

Ainsi, le Hampden s'inspire du *Hampden File* d'Air Britain. Les photos sont pour la plupart connues, mais, au moins, à l'inverse de la collection française, celles-ci ne sont pas scannées dans les ouvrages des autres.

Des deux, le Hurricane semble le moins inintéressant, mais là encore, peu de travail personnel de l'auteur qui ne s'est pas soucié de publier le palmarès de chacun des *Squadrons* qu'il passe en revue. Il ne s'agit, en l'occurence que du premier volet consacré à l'Europe occidentale et à Malte. À 17,95 £ la brochure, la facture risque d'être salée à l'arrivée, puisqu'il reste à traiter des unités engagées dans le désert et en Extrême-Orient.

Dans un cas comme dans l'autre, on trouve quelques biographies (très succinctes) et des profils couleur de bonne facture.

Hampden Squadrons in Focus – M.Postlethwaite
Hurricane Squadrons in Focus – P.Birtles
Red Kite (www.redkitebooks.com).

LE COUP DE C♥EUR DU BIMESTRE

Autoroute vers le succès

Ce livre est quelque peu passé inaperçu (en France) lors de sa sortie et c'est fort dommage. Peter Celis, qui est belge comme son nom ne l'indique pas (et pilote de F-16), passe en revue tous les terrains utilisés par les Alliés en Belgique en 1944-45. A priori, cela peut paraître bien peu passionnant, mais détrompez-vous !

Dans la seconde partie du livre, l'auteur publie une sorte de fiche technique des 32 terrains numérotés par les Alliés, mais le plus intéressant se trouve dans la première partie. En 180 pages, il brosse un tableau des grandes opérations menées depuis les sept principaux terrains belges, dont Florennes, Le Culot et As.

Cependant, mieux encore, l'ouvrage est illustré à profusion : près de 350 photos dont la plupart sont totalement inédites – parmi lesquelles 30 en couleur (dont le célèbre Fw 190A capturé lors de « Bodenplatte » et repeint en rouge). On trouve en particulier la photo de l'un des A-26 utilisés par un groupe de P-38 (474th FG) pour tester les qualités de l'Invader dans le rôle de bombardier en piqué et de *straffer*.

On admirera aussi une belle collection de P-61 – et pour ceux qui pensaient que cet appareil était utilisé en solo, plusieurs photos montrent des décollages de patrouilles entières.

Deux (tout petits) regrets, toutefois : ce livre est écrit en anglais (mais il faut bien vivre) et ne concerne que la Belgique (on aurait bien aimé y voir aussi figurer les terrains hollandais).

Un ouvrage *exceptionnel* comme on aimerait en lire plus souvent, dédié aux amateurs de l'USAAF en Europe et de la 2nd TAF.

Runways to Victory – P.Celis – Marhav, Luxembourg – Env. 360 p. format A4, prix : nc.

Prochain numéro

JG 2 RICHTHOFEN
1939-1945

Abonnez-vous Réabonnez-vous !

Dépouis que je suis subscribé à Aéro-Journal, je m'ai fait plenty of nouveaux copains ! Join us !

BON DE COMMANDE

à photocopier, à scanner, à recopier sur papier libre ou non, ou à découper, et à retourner rempli avec votre règlement à

AÉRO-ÉDITIONS
BP 31
47550 Agen-Boé Cedex 1

☐ **Je souhaite m'abonner pour un an (6 numéros) du n° 34 au n° 39 inclus** : France 34,oo euros - UE, Suisse, DOM-TOM 40,oo euros - Autres pays 45,oo euros.

☐ **Je souhaite recevoir :**

__ **exemplaire(s) du n° 30 / 32** - Chaque numéro : 7,6o euros port inclus (tous pays) - ***Tous les autres numéros sont épuisés.***

__ **exemplaire(s) du hors-série *Jets de la Luftwaffe*** - Par exemplaire : 13,9o euros, port gratuit.

__ **exemplaire(s) du hors-série *Le Bombardement français, Tome I : 1939/1940*** - Par exemplaire : 15,5o euros, port gratuit.

Nom : _____ **Prénom :** _____

Adresse : _____

Code postal : _____ **Ville :** _____ **Pays :** _____

Ci-joint, mon règlement de euros _____

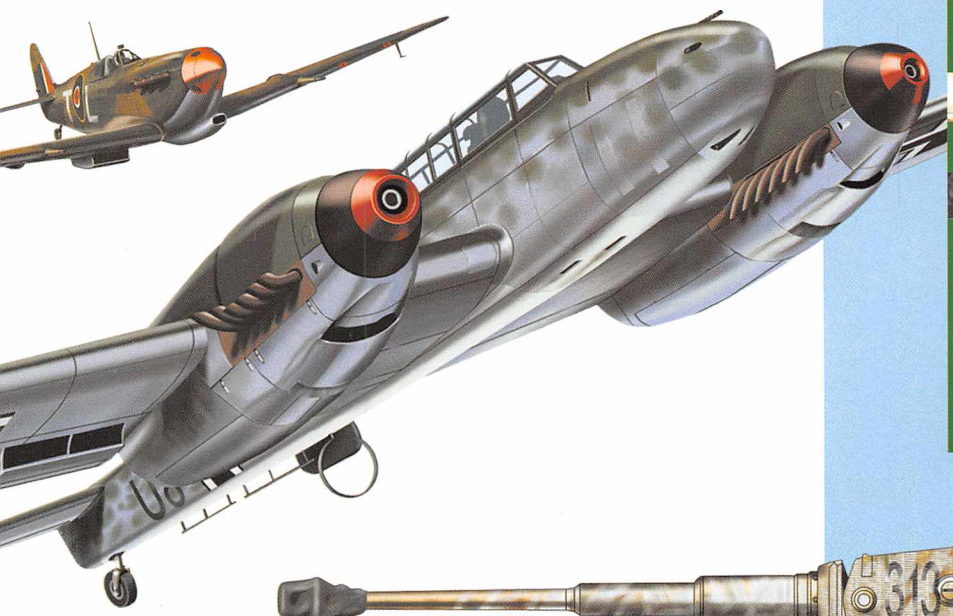
Je règle par : chèque - mandat - carte bancaire (biffer les mentions inutiles) – *Nous n'acceptons pas les eurochèques.*

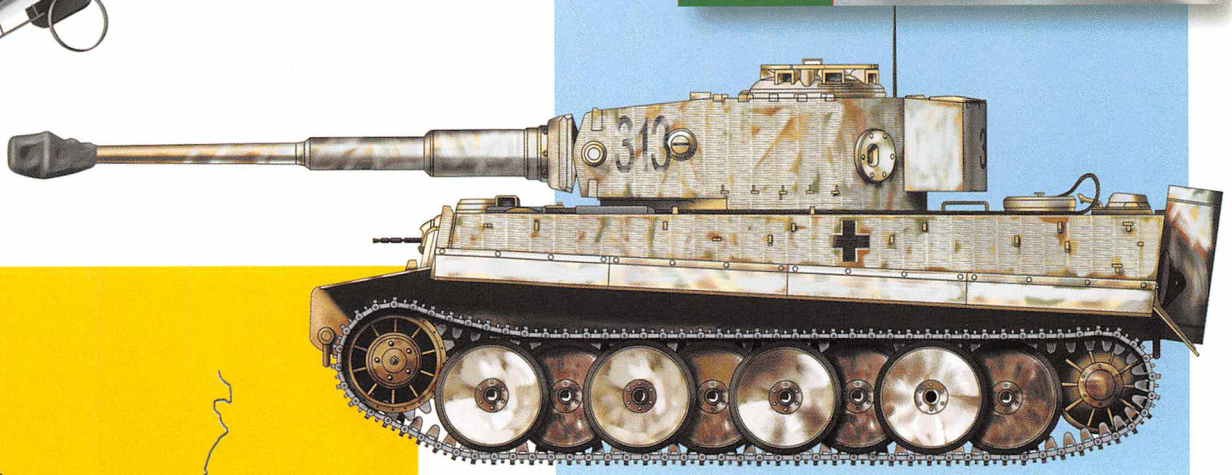
Carte : Visa – MasterCard n° _____ **Date d'expiration :** _____

Fait à _____ **le** _____ **Signature**

HistoirE de GuerrE

Le magazine d'histoire de la seconde guerre mondiale



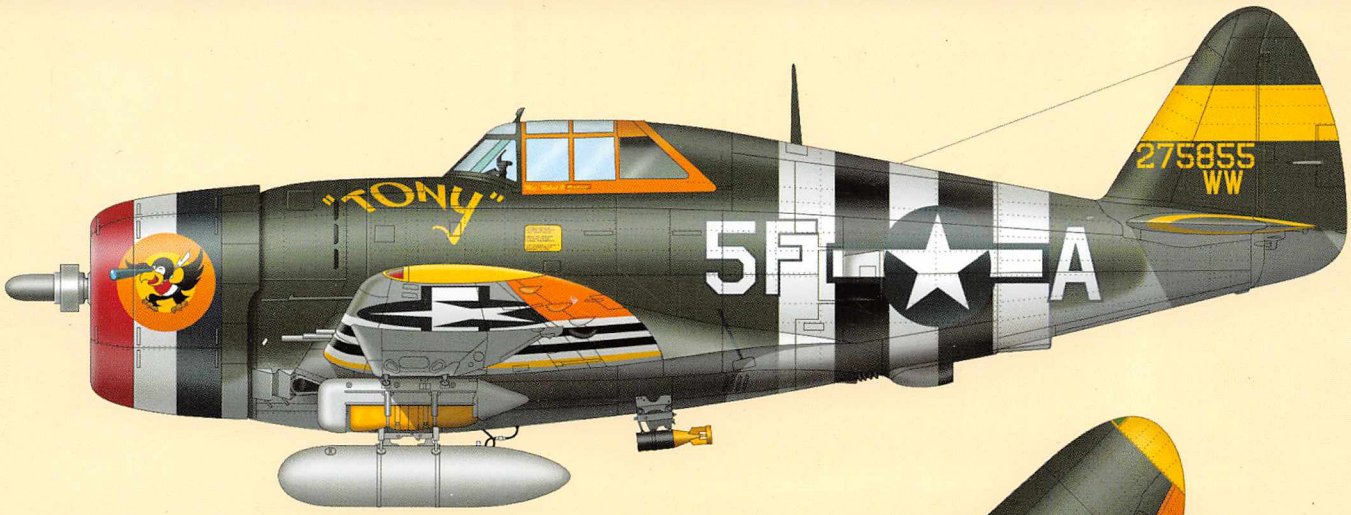


Tous les mois, découvrez dans le détail l'histoire du plus grand conflit de tous les temps.

Vente en kiosque

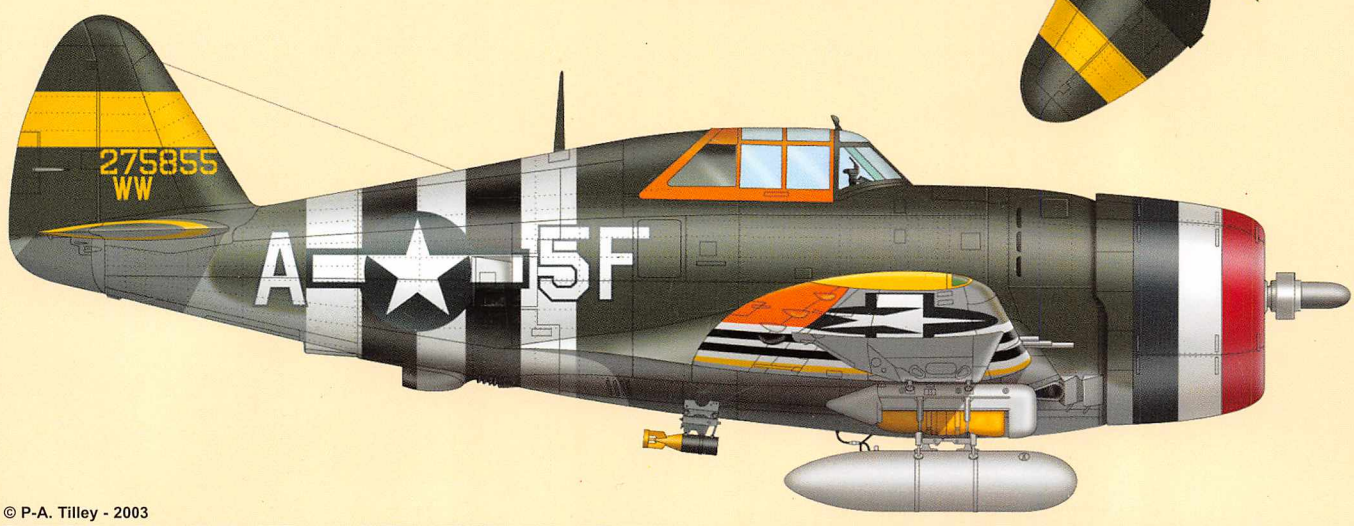
Abonnement, commande d'anciens numéros : 03 88 34 00 18

HISTOIRE DE GUERRE - BP75 - 67542 Ostwald CEDEX



On ignore si l'insigne était porté au moment du débarquement.

Republic P-47D-15-RE (42-75855)
5th *Emergency Rescue Squadron*
Major Robert P. Gerhart
Boxted (Royaume-Uni), juin 1944.



© P-A. Tilley - 2003